

# 欧州の脱炭素化をめぐる 船舶金融の最新動向調査

2023年度JSC特別調査

2024年3月

日本船舶輸出組合  
ジャパン・シップ・センター  
一般財団法人日本船舶技術研究協会



## はじめに

この数年間、海事部門は気候変動を巡る法制度の分野を中心に、大幅な規制変更の対象となってきた。欧州連合（EU）は、いわゆる「Fit for 55」パッケージの一環として、昨年改正された欧州排出量取引制度（EU ETS : EU Emission Trading System）<sup>1</sup>の海運業界への拡大を決定した。海事セクターによる温室効果ガス（GHG）排出削減を目的として、コストが課されることになる。また、同じ立法パッケージの一部をなす「FuelEU Maritime」規則<sup>2</sup>を通じて、新しい燃料基準も導入されている。同規則では、EU/EEA 加盟国の管轄下にある港湾を発着する航海で使用された燃料を対象とし、その使用された燃料の GHG 原単位（GHG 強度）を段階的に削減（上限値を設定）することが定められており、それによって海運セクターの全体的な GHG 排出量の削減に貢献することが目指されている。

世界レベルでは 2023 年 7 月、国際海事機関（IMO）が、2050 年に向けた GHG 削減戦略の改訂版である「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択し、今後数年間の具体的な措置によってそれが実施される見込みである。そうした措置には、EU レベルで導入されたものと同様の燃料基準や GHG 排出価格設定メカニズムも含まれる可能性がある。

こうした規制変更への対策は、海事セクターにとって大きな課題となっており、適切な資金支援がなければ実現不可能である。このセクターは資本集約的な事業であり、また、船舶や他の船用機器の耐用年数が長いため、変更には長期的な計画が必要になる。業界のステークホルダーにとっては、法的および経済的な確実性と計画性が非常に重要となる。

こうした背景の下、本調査では、関連する資金調達の側面に焦点を当てる。これは、ある意味で規制枠組みと表裏一体の関係にあるものである。一言で言えば、船舶運航者や船主、船用機器メーカーのほか、船用燃料生産者も含めた海事ステークホルダーが、業界のネットゼロ排出への移行に必要な資金調達・資金投資をいかに行うことができるかを解明することが本調査の目的である。この問いへの答えは、金融規制枠組みと、銀行を中心とする民間金融機関の行動の双方に左右されることになる。

---

<sup>1</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2023.130.01.0134.01.ENG&toc=OJ:L:2023:130:TOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2023.130.01.0134.01.ENG&toc=OJ:L:2023:130:TOC)

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2023.234.01.0048.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2023%3A234%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2023.234.01.0048.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2023%3A234%3ATOC)

そのため、本調査報告書では、EU と一部の国におけるサステナブルファイナンス分野の規制枠組みについて検討する。ここでは、一般的な枠組みと海事セクターにおける固有のルールの双方を考慮に入れる。

海事固有のルールに関しては、本調査では船舶ファイナンスの促進を目的とした一般的な政策枠組みに焦点を当てている。しかしながら、本報告書は、国が主導する海事資金提供プログラムの包括的な概要を提供するものではない。資金提供プログラムの多くは、まだ商業的に成熟していない革新的で前例のない技術に関連したコストを対象としているが、本報告書では海事ステークホルダーがいかに持続可能なソリューションに関する資金を確保するかについて説明している。しかし、EU レベルで実施されている一部の特定の資金提供プログラムや、海事分野における各国の補助制度についても言及している。

第 2 章では、民間銀行の役割を取り上げる。民間銀行は、世界経済と海事セクターの双方に関して、ネットゼロへの移行のための資金を提供する重要な役割を果たしている。ここでも、一般的な観点から分析を始め、銀行が適用している業界横断的なサステナビリティ基準を特定している。そのような全体像を土台として、本報告書では、各銀行が海事セクター向けの融資にどの基準を適用しているか分析を行う。

本分析は、海事と金融セクターの間で興味深い相互作用が見られるという点も背景としている。海事セクターは気候・エネルギー移行のために効果的かつ魅力的な資金調達機会を必要としており、金融セクターは海事ステークホルダーを顧客として獲得することに意欲的である。一方で、当然ではあるが海事セクターは資金調達オプションに関して他の経済セクターと競合している。つまり、全ての銀行が必然的にグリーン海運に対する資金提供に積極的になることを当然視することはできない。実際、ウッドロウ・コミュニケーションズ (Woodrow Communications) が最近行った調査<sup>3</sup>によれば、シニアの金融プロフェッショナルの 64%が環境・社会・ガバナンス (ESG: Environmental, Social and Governance) リスクの認識を理由として海事セクターから撤退するか同部門に対するエクスポージャーを縮小することを検討している。このことは、今後海事業界が移行に真剣に取り組んでいることを金融部門に対して示す必要があることを示唆していると考えられる。

---

<sup>3</sup> <https://www.woodrowcommunications.com/esginmaritime>

# 目次

## はじめに

第1章 調査対象国・地域における政策の動向と展開	1
1.1 欧州連合	1
1.1.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向	1
EU サステナブル・タクソノミー	2
情報開示枠組み	4
非財務情報開示指令（NFRD）	4
企業サステナビリティ報告指令（CSRD）	6
サステナビリティ関連財務情報開示規則（SFDR）	7
欧州単一アクセスポイント（ESAP）	8
ESG 格付け	8
EU 気候ベンチマーク	9
EU グリーンボンド	10
今後の見通し	11
EU のプルーデンス規制	12
1.1.2 海事部門の動向と展開	13
EU タクソノミー：海事関連基準	14
欧州投資銀行（EIB）	17
ホライズン・ヨーロッパ	18
次世代 EU	19
イノベーション基金	21
ユーラゼオ持続可能な海運インフラファンド（ESMI）	21
1.2 英国	23
1.2.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向	23
透明性：サステナビリティ情報開示要件（SDR）	23
移行計画	26

IFRS サステナビリティ開示基準	26
英国グリーン・タクソノミー	27
ESG 格付け	28
ソルベンシーUK	28
英国グリーン資金調達プログラム	29
公的資金の活用	29
1.2.2 海事部門の動向と展開	30
海事 2050 戦略	31
グリーン資金調達プログラム	32
英国海運排出削減室 (UK SHORE)	33
国際グリーン回廊基金 (IGCF)	34
クリーン海事研究ハブ	35
ゼロエミッション船舶およびインフラストラクチャー	35
1.3 フランス	37
1.3.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向	37
サステナブルファイナンス観察局	37
金融市場監督機関 (AMF)	37
フランス中央銀行	38
企業の成長と変革に関する法律 (PACTE 法)	38
エネルギー移行法とエネルギー・気候法	38
グリーンファイナンスのラベルとグリーンボンド	38
1.3.2 海事部門の動向と展開	39
公的投資銀行 BPI フランス	40
ゴーキャピタル・オーシャン・ファンド	40
ミロヴァのサステナブル・オーシャン・ファンド	41
ブルー・オーシャン・ファンド	42
1.4 ドイツ	44
1.4.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向	44

政府および金融当局によるサステナブルファイナンス戦略	44
サステナブルファイナンスに関するナレッジ・プラットフォーム	45
グリーンボンド	45
1.4.2 海事部門の動向と展開	47
船舶ファイナンスの現状に関する研究	47
KfW-Ipex 銀行	48
1.5 オランダ	49
1.5.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向	49
オランダ中央銀行のサステナブルファイナンス・プラットフォーム	49
グリーンボンド	49
機関投資家の重要性	50
1.5.2 海事部門の動向と展開	51
ファイナンス面を含めた造船戦略の見通し	51
船舶ファイナンスの民間ファンド	51
1.6 デンマーク	55
1.6.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向	55
グリーンボンド	55
ペンションファンドの ATP の役割	56
ダンスケ銀行	56
1.6.2 海事部門の動向と展開	57
デンマーク海事ファンド	57
ブルー・デンマークのためのデンマーク気候パートナーシップ	59
ブルーボンド	60
1.7 ノルウェー	61
1.7.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向	61
2017 年の気候変動法	61
2022 年の気候投資ファンド (CIM)	63
DNB のグリーン・ファイナンス・フレームワーク	64

1.7.2	海事部門の動向と展開	65
	政府のグリーン海運アクションプラン	65
	ノルウェー近海船舶のリスクローン・スキーム	66
	海事ゼロ 2050	66
	ノルウェー輸出ファイナンス	67
第2章	一連の銀行におけるサステナブルファイナンスの基準	69
2.1	BNPパリバ	72
	2.1.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード	72
	2.1.2 海事関連のスタンダード	74
2.2	クレディアグリコル	76
	2.2.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード	76
	2.2.2 海事関連のスタンダード	77
2.3	ING	80
	2.3.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード	80
	2.3.2 海事関連のスタンダード	82
2.4	ソシエテジェネラル	87
	2.4.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード	87
	2.4.2 海事関連のスタンダード	89
2.5	ノルデア銀行	96
	2.5.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード	96
	2.5.2 海事関連のスタンダード	98
2.6	ダンスケ銀行	102
	2.6.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード	102
	2.6.2 海事関連のスタンダード	106
2.7	カイシャバンク	110
	2.7.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード	110
	2.7.2 海事関連のスタンダード	111
2.8	クレディスイス / UBS	116



2.8.1	過去のサステナブルファイナンスの基準とスタンダード .....	117
2.8.2	Crédit Suisse Shipping Criteria .....	118
2.8.3	UBS のサステナブルファイナンスの基準とスタンダード .....	119
2.8.4	UBS の海事関連のスタンダード .....	120
	まとめ.....	123
	付属書（略語リスト） .....	125



## 第1章 調査対象国・地域における政策の動向と展開

### 1.1 欧州連合

#### 1.1.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向

欧州連合（EU<sup>4</sup>）におけるサステナブルファイナンスの枠組みは、個々の EU 加盟国ではなく、主に EU レベルで規制されている。

過去5年間で、EUはいくつかのマイルストーンを通じて、次第にサステナブルファイナンスに関する包括的な規制枠組みを確立してきた。とりわけ、2018年の「持続可能な成長への資金提供に関する行動計画（Action Plan on Financing Sustainable Growth）<sup>5</sup>」および2021年の「持続可能な経済への移行のための資金調達戦略（Strategy for financing the transition to a sustainable economy）<sup>6</sup>」という法的拘束力を持たない2つのコミュニケーション文書によって、欧州グリーン・ディールを支援する一連の野心的な目標が提示された。

実際、EUはほどなくして、2050年までに持続可能かつ公正で繁栄した社会を築くという欧州グリーン・ディールの目標を達成するには、年間約3500億ユーロの追加投資が必要になることを認めた<sup>7</sup>。そうした投資の大部分は、民間資金を財源とすることになる。

したがって、EUのサステナブルファイナンス・アジェンダは、企業や金融セクターのこうした取り組みの支援に照準を合わせており、その手段として、移行プロジェクト・技術に対する民間資金提供を奨励し、持続可能な投資に対する資金の流れを促進している。

具体的には、EUのサステナブルファイナンス・アジェンダは以下の3つの柱に基づいている。すなわち、①EUタクソノミー、②非金融企業と金融機関を対象とするいく

---

<sup>4</sup> 本報告書で使用している略語の一覧は「付属書」頁を参照。

<sup>5</sup> [https://finance.ec.europa.eu/publications/renewed-sustainable-finance-strategy-and-implementation-action-plan-financing-sustainable-growth\\_en](https://finance.ec.europa.eu/publications/renewed-sustainable-finance-strategy-and-implementation-action-plan-financing-sustainable-growth_en)

<sup>6</sup> [https://finance.ec.europa.eu/publications/strategy-financing-transition-sustainable-economy\\_en](https://finance.ec.europa.eu/publications/strategy-financing-transition-sustainable-economy_en)

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0390>

つかの情報開示枠組み、そして、③持続可能なソリューションを開発するための一連の投資ツールである。

EU がサステナブルファイナンスの規制枠組みを提供する一方で、加盟国もそうした規制の実施と執行において重要な役割を果たしている。加盟国は一部の分野で一定の裁量を有している場合があるほか、国レベルでサステナブルファイナンスを推進するために追加的な指針やインセンティブを提供することもできる。しかしながら、EU 全域における一貫性と調和を確保するために、全体的な方向性と主要な規制は EU レベルで定められている。

本節では、EU のサステナブルファイナンス政策枠組みを構成する多くの様々な法規制について、包括的な概観を提供する。

- EU サステナブル・タクソノミー

2020 年 7 月に採択された「持続可能な投資を促進するための枠組みの確立に関する規則 (EU) 2020/852」(「EU サステナブル・タクソノミー規則」)<sup>8</sup>は、環境的に持続可能とみなされる経済活動の特定を助けるべく、企業や投資家に共通の言語と分類体系を提供することを目的としている。本質的に、EU タクソノミーは辞書であると理解できる。つまり、持続可能性の義務を生ぜしめるものではなく、どのような種類の活動が持続可能であるかを列挙するものである。

本規則によれば、ある経済活動が持続可能であるとみなされるためには、2 つの異なる重要な要件を満たさなければならない。

第 1 に、EU が欧州グリーン・ディールにおいて設定している 6 つの環境目標のいずれかに「実質的に貢献」するものでなければならない。

1. 気候変動の緩和
2. 気候変動への適応

---

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32020R0852>

3. 水と海洋資源の持続可能な利用と保全
4. サーキュラーエコノミーへの移行
5. 環境汚染の防止と抑制
6. 生物多様性と生態系の保全と回復

ある経済活動がこれら 6 つの環境目標のいずれかに実質的に貢献するかを判断するために、欧州委員会は技術スクリーニング基準（TSC : Technical Screening Criteria）を設定する任務を負っている。これは、ある経済活動が持続可能であるとみなされるために達成すべき基準値である。

例えば、「海運向けの低炭素技術の製造」という経済活動の場合には、エネルギー効率設計指標（EEDI : Energy Efficiency Design Index）を 10% 以上下回る性能を達成する船舶の建造が、「1. 気候変動の緩和」の目標に実質的に貢献するとみなされる。

第 2 に、当該経済活動は「著しい害を及ぼさない（DNSH : Do No Significant Harm）」という原則を尊重するものでなければならない。すなわち、他の 5 つの環境目標に負の影響を与えるものであってはならない。これには、上と同じ例で考えると、硫黄指令<sup>9</sup>を遵守するといったような最低基準をクリアすることが含まれる。

欧州委員会は、サステナブルファイナンス・プラットフォームの勧告に基づき、委任法によって新たな TSC を確立している。委任法とは EU 立法の一形式であり、包括的な法律を補完する権限が欧州委員会に委任されているものである。これは、辞書であるサステナブル・タクソノミーに定義を追加するものとみることができる。重要な委任法について、以下で簡単に触れておく。

### 気候委任法

2021 年 4 月、欧州委員会は第 1 および第 2 の環境目標（気候変動の緩和と適応）を対象とする TSC を含む気候委任法<sup>10</sup>を採択し、同委任法は 2022 年 1 月 1 日に発効した。同委任法では、2025 年までの間、いくつかの海運関連活動を含む 70 の経済活動

---

<sup>9</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012L0033>

<sup>10</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=PI\\_COM:C\(2021\)2800](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=PI_COM:C(2021)2800)

が対象となった（EU タクソノミーの海事的側面の詳細な概要については下記参照）。全部で、EU27 加盟国における温室効果ガス排出の 64%を占める 107 の経済活動が含まれている。

### 補完的気候委任法

2022 年 1 月、欧州委員会は気候変動の緩和に実質的に貢献しうる原子力発電・ガス発電関連の経済活動を対象に含めるために、補完的気候委任法<sup>11</sup>を採択した。同委任法は 2023 年 1 月 1 日に発効した。

### 他の 4 つの環境目標を対象とする委任法

欧州委員会は 2023 年 6 月、委任法<sup>12</sup>によって、EU タクソノミーの下で設定された 6 つの環境目標に実質的に貢献するとみなされる 47 の経済活動を新たに導入した。これらの経済活動はいくつかの部門にわたっており、それには海事部門も含まれている。本委任法は 2024 年 1 月 1 日に発効予定である（海運に係る基準の詳細な概要については下記参照）。

- 情報開示枠組み

欧州グリーン・ディールの下では、持続可能な成長を促進し、グリーン移行に資金を提供し、EU が掲げる 2050 年気候中立目標の達成に必要な投資を引き出す上で、環境や社会、あるいはガバナンス関連の目標を支援することが鍵となる。金融・資本フローを持続可能な投資へと誘導する重要な方法のひとつは、データの入手可能性を向上させ、企業や金融機関の非財務情報（つまり環境・社会・従業員関連事項や人権の尊重、腐敗・贈収賄対策に関する情報）の開示を改善することである。それによって、企業のパフォーマンスと社会に対する影響を測定・監視・管理しやすくなる。

- 非財務情報開示指令（NFRD）

---

<sup>11</sup>[https://ec.europa.eu/info/publications/220202-sustainable-finance-taxonomy-complementary-climate-delegated-act\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/220202-sustainable-finance-taxonomy-complementary-climate-delegated-act_en)

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32023R2486>

非財務情報開示指令（NFRD : Non-Financial Reporting Directive）（指令 2014/95/EU）<sup>13</sup> は 2014 年に採択された。

NFRD の目的は、あらゆる部門の事業者によって提供される社会・環境情報の透明性を全加盟国で等しく高い水準に引き上げることにより、一部の大規模事業者による非財務情報の開示を改善することにある。NFRD の下では、従業員 500 人超の大規模な上場企業、銀行、保険会社（「公益事業体」）が、社会的責任と従業員の処遇、人権の尊重、腐敗・贈収賄防止、取締役会の多様性（年齢、ジェンダー、教育的・職業的背景）に関して導入している方針についての報告書の公表を義務付けられている。とりわけ、NFRD は企業に対して、ビジネスモデルや（導入されているデュエリジェンス・プロセスを含む）方針、成果、リスクとリスク管理、ビジネスに関連した重要業績評価指標（KPIs : Key Performance Indicators）に関する情報開示を義務付けている。

現在、EU の大企業約 6,000 社が NFRD の下で非財務情報の開示を義務付けられている。とはいえ、NFRD は、その規定の実施に関して、ある程度の柔軟性を認めている。特に、NFRD は非財務情報開示に際して何らかの基準や枠組みの利用を要求していないほか、詳細な情報開示要件（業界別の指標リストなど）も課していない。したがって、企業には、関連情報を自らが最も有用と考える方法で開示する上で、大幅な柔軟性が与えられている。その結果、企業は非財務諸表を経営報告書の中に含めることができ、あるいは、一定の条件下で個別の報告書を作成することもできる<sup>14</sup>。

また、企業は報告書を作成する上で（数多く存在する）国際的、欧州または各国のガイドラインを利用することができるほか、NFRD は企業が上に挙げた 6 つの事項のうちひとつまたは複数の事項に関する方針を推進しない場合には非財務諸表においてその明確かつ合理的な説明を行わなければならないと規定しており（「コンプライ・オア・エクスプレイン」）、企業に一定の裁量の余地を認めている。さらに、非財務報告書の保証（つまり提供された非財務情報の検証）に関しては、NFRD は非財務情報が（経営報告書中に含まれる非財務諸表、あるいは個別の報告書として）提供されたかどうかを監査役（または監査法人）が確認することのみを要件としている。

---

<sup>13</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0095>

<sup>14</sup>

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/654213/EPRS\\_BRI\(2021\)654213\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/654213/EPRS_BRI(2021)654213_EN.pdf)

そのため、欧州委員会は 2019 年 12 月 11 日、欧州グリーン・ディールに関するコミュニケーションにおいて、持続可能な投資のための基盤を強化する戦略の一環として NFRD の見直しを行う意思を表明した。2021 年 4 月 21 日、欧州委員会は NFRD の改正案を提出した。これがいわゆる「企業サステナビリティ報告指令（CSRD）」である。

- 企業サステナビリティ報告指令（CSRD）

企業サステナビリティ報告指令（CSRD : Corporate Sustainability Reporting Directive）<sup>15</sup> は、NFRD によって導入された企業向けのサステナビリティ報告ルールを改正・強化したものであり、それまでに特定された欠点のいくつかを修正することを狙いとしている。

これには以下のものが含まれる。

- 範囲の拡大（対象が現在の 1 万 1000 社から約 5 万社に拡大されることになる）
- 新たな報告要件（サステナブル・タクソノミーに基づく持続可能性目標やガバナンスの実践など）
- 欧州の統一的な報告基準の確立（欧州財務報告諮問グループ（EFRAG : European Financial Reporting Advisory Group）による作業に基づいて確立する）
- 欧州企業の開示情報に関する義務的な限定的保証要件
- 報告された情報に比較可能性と可搬性を持たせるための単一電子報告フォーマットの義務化

本規制の適用は 4 段階に分けて行われる。

- すでに NFRD の対象となっている企業については、2025 年に行う 2024 会計年度の報告から
- 現在 NFRD の対象となっていない大企業については、2026 年に行う 2025 会計年度の報告から

---

<sup>15</sup>[https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting\\_en](https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en)



- ▶ 上場中小企業（零細企業を除く）、小規模かつ複雑でない信用機関、キャプティブ保険会社については、2027年に行う2026会計年度の報告から
- ▶ EU域内に一定の閾値を上回る子会社か支店があり、EU域内における純売上高が1億5000万ユーロを超えるEU域外企業については、2029年に行う2028会計年度の報告から

- サステナビリティ関連財務情報開示規則（SFDR）

サステナビリティ関連財務情報開示規則（SFDR : Sustainability-related Financial Disclosures Regulation）<sup>16</sup>は、金融市場参加者と金融アドバイザーに対して、環境・社会・グッドガバナンスの要因を自らの投資決定や金融アドバイスにどのように織り込んでいるかについて、また、自らの全体的あるいはプロダクト関連のサステナビリティの野心について情報開示することを義務付けている。

SFDRは、サステナブルないし気候に配慮したものとして販売された金融商品や、金融ビジネスの関与に関する訴求が、実際には当該基準を満たしていないといったグリーンウォッシングの可能性を抑制すべく設計されている。本規則は情報開示のルールを設定するものだが、事実上、金融市場参加者と金融アドバイザーに対して、戦略的な経営・投資判断を行った上で、その情報開示を行うことを義務付けている。

具体的には、金融市場参加者と金融アドバイザーは、自らのウェブサイト上で、自らのビジネスモデルに伴う負の外部性、すなわち投資決定や金融アドバイスがESGサステナビリティに与える主要な悪影響をどのように検討しているかについての情報、または、そのような負の影響が存在しないと考える理由を説明する情報を公表しなければならない。さらに、金融商品については、ESGサステナビリティをいかに達成するかを契約締結前の金融商品関連文書で説明し、それがいかに達成されたかを定期的な金融商品関連文書で説明しなければならない。

金融アドバイザーについても同様のルールが適用されている。サステナビリティ事項に対する主要な悪影響について検討する金融市場参加者は、自らの金融商品につい

---

<sup>16</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32019R2088>

でも主要な悪影響を検討しているか、また、その場合、どのように検討しているかも説明しなければならない。

- 欧州単一アクセスポイント（ESAP）

欧州単一アクセスポイント（ESAP : European Single Access Point）規則<sup>17</sup>は、企業の報告規制に基づいて容易にアクセスできデジタルで利用可能な情報を提供する EU 大のメカニズムを構築することにより、情報開示イニシアチブを補完するものである。

ESAP の目的は、事業者が活動や商品に関して提供する情報のうち、資本市場や金融サービス、サステナブルファイナンスに関係するものに EU 大のアクセスを提供することである。ESAP によって、そうしたデータのすべてにアクセス可能な単一の場所が作られることになり、あらゆる投資家によるデータの参照・比較を容易にし、投資家の意思決定プロセスに役立つことになる。

対象となるデータには、すでに関連の指令・規則で定められている義務的な情報公開の対象となっているデータが含まれる。しかし、一定の状況下では、ESAP に自主的に情報を提供することもできる。

本提案は、2023 年 5 月に欧州議会と理事会の間で暫定合意に達しており、タクソノミー関連情報を含め CSRD の下で報告される情報を中心に、ESG 情報に対するアクセスが改善されることになる。

- ESG 格付け

最近提案された ESG 格付業務の透明性と健全性に関する規則<sup>18</sup>は、とりわけ手法、目的、特性、データソースに関して、ESG 格付機関の業務の明確性を高めることを狙いとしている。同提案はまた、当該市場における利用可能性向上とイノベーション推進をもたらし、利益相反に関連した潜在的リスクを防止・軽減することにもなる。

---

<sup>17</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0723>

<sup>18</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023PC0314>

この新規則の目的は、ESG 格付けの質を高め、投資家がサステナビリティ目標に関してより良い情報に基づいた投資決定を行えるようにすることである。重要なのは、同提案が ESG 格付けの実施に利用される手法の調和化ではなく、環境訴求指令と同じ精神で、ESG 格付けの透明性向上を意図している点である。

それには、特に以下が含まれる。

- ▶ 欧州証券市場監督機構（ESMA : European Securities and Markets Authority）による監督の強化
- ▶ 格付機関の組織体制とガバナンス関連プロセスに関する新たな要件（政治的・経済的影響力からの独立性の確保や利益相反の回避など）
- ▶ 苦情処理メカニズムの導入
- ▶ 利用している手法についての情報開示を含む透明性要件

#### ● EU 気候ベンチマーク

ベンチマーク規則（BMR : Benchmark Regulation）<sup>19</sup>は、ESG 要素を伴う EU のすべてのベンチマークを対象に情報開示要件を導入するものであり、管理者に対してベンチマークの設計に ESG を組み込んでいるか、また、その場合、どのように組み込んでいるかを情報開示することを義務付けている。なお、ベンチマーキングとは、ある企業の製品、サービス、プロセスの質とパフォーマンスを測定するために用いられているプロセスを指す。

ベンチマークが EU 気候ベンチマークのラベルを取得するには、気候変動への寄与度が大きい部門に対する配分が基本となる投資対象のエクスポージャーを下回ることなく、GHG 原単位が投資ユニバースのそれを大幅に下回り、炭素排出量を前年比で削減し、また、ESG 目標を著しく阻害する資産を除外するものでなければならない。

この新しい法令では、ベンチマーク管理者向けに、パリ協定との整合性に関する情報開示を含むいくつかの ESG 情報開示要件も定められている。この新ルールは、一般

---

<sup>19</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1011>

の人々に提供される商品の透明性と比較可能性の水準向上に一層貢献することになる。

同法令では、「EU 気候移行ベンチマーク」および「パリ協定整合ベンチマーク」が定義されており、それぞれについて一連の要件と除外基準が定められていて、ベンチマーク管理者はそれを遵守することが求められている。EU 気候移行ベンチマークの管理者は、ベンチマークの計算に利用するあらゆる手法について、それを定式化・文書化し、公開しなければならない。

#### ● EU グリーンボンド

欧州グリーンボンド（EuGB : European Green Bond）規則<sup>20</sup>は、自らが発行する環境的に持続可能な債券に「欧州グリーンボンド」（「EuGB」）という呼称の使用を希望する債券発行体を対象に、統一的な要件を定めている。これは、企業や公的当局が、厳しいサステナビリティ要件を満たし、投資家を保護しつつ、野心的で大規模なグリーン投資向けに資本市場で資金を調達するためにグリーンボンドをどのように活用するかについて、絶対的な基準を設定することを目的としている。これはまた、投資家が自らの投資がサステナブルであるかを容易に評価・比較・検証し、資金がタクソミーに適合した経済活動に配分されるようにするのに役立つ、その結果、グリーンウォッシングのリスクを軽減することになる。

欧州グリーンボンドによって調達された資金はすべて EU タクソミーに適合した経済活動に投資される必要がある。ただし、当該部門がすでに EU タクソミーの対象となっている場合に限る。まだ EU タクソミーの対象になっていない部門や、一部の非常に特定の活動については、資金の 15% に柔軟性が認められる。これは、欧州グリーンボンド基準の導入当初から、そのユーザビリティを確保するためである。

グリーンボンドの発行に先立って、発行体は当該グリーンボンドが発行前レビューを受け、外部のレビュー機関から肯定的意見を得るようにしなければならない。さらに、欧州グリーンボンドの発行体は、債券の残存期間中に少なくとも 1 回、調達資金

---

<sup>20</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021PC0391>

の活用が環境にもたらす影響について、いわゆる「欧州グリーンボンド影響報告書」をまとめて公表しなければならない。

監督に関しては、本国たる加盟国の指定された管轄当局が、新基準の下で発行体が義務を履行しているか監督を行う。グリーンボンド市場一般におけるグリーンウォッシングを防止するために、同規則では、EU 域内で発行されるその他の環境的に持続可能な債券や持続可能性関連債券についてもいくつかの任意開示要件が規定されている。

- 今度の見通し

欧州委員会が実施した初期の分析では、導入から 5 年が経過した EU サステナブルファイナンス枠組みが意図したとおりに機能し始め、透明性を通じて、また、包括的なツールボックスとして、グリーン投資や移行投資向けの民間資金を促進していることが示されている。例えば、一部の企業はタクソミーを適用し始め、それに基づいて自らの持続可能な投資についてコミュニケーションを行うようになっている。

具体的には、欧州委員会が 2023 年 6 月に公表したスタッフ作業文書<sup>21</sup>によれば、事業者が自らの持続可能性に関するパフォーマンスや取り組みについて発信する際に、次第に EU タクソミーが利用されるようになっている。

2023 年 5 月 17 日現在、上場企業上位 600 社で構成されるストックス欧州 600 指数のうち、63%がすでに自社のタクソミー適格性・適合性について情報開示を行っていた。これらの事業者のうち、30%（178 社）が資本的支出（CapEx）の適合度について、23%（139 社）が売上高の適合度について、21%（127 社）が事業経費（OpEx）の適合度について、それぞれ非ゼロ値を報告していた。平均では、これらの企業のタクソミー適合度は売上高については約 17%、CapEx については 23%、OpEx については 24%に上っている<sup>22</sup>。

---

<sup>21</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52023SC0209>

<sup>22</sup> 2023 年 5 月 17 日までに行われた 2022 年度情報開示に基づくデータ。出所：ブルームバーグ（Bloomberg）。

しかしながら、これまでに大きな進捗が見られ、移行によって長期的には機会と比較優位がもたらされるものの、欧州委員会は、企業、とりわけ中小企業が気候中立的で持続可能な経済に移行する上で大きな課題に直面していることを認めている。そうした課題には、グリーン技術がまだ利用できない場合の解決策の特定、事業戦略の一環としての持続可能性目標・行動の明確化、より厳格な環境的・社会的持続可能性基準とサステナビリティ関連開示要件の遵守、労働力不足および労働者の技能不足の克服などがある。

EU タクソノミーとより広範な持続可能性枠組みのユーザビリティを高めることが最優先課題であり、引き続き欧州委員会による今後の作業の中核的要素となる。土台となる柱ができた今、EU のタクソノミーとサステナブルファイナンス・ツールは市場関係者によって徐々に考慮に入れられるようになっている。また、サステナビリティ情報の質と利用可能性は、欧州サステナビリティ報告基準（ESRS : European Sustainability Reporting Standards）および欧州単一アクセスポイント（ESAP）の導入によって向上することが期待されている。

そのため、欧州委員会は既存ルール of 明確かつ実効的な適用を支援するために、引き続き市場関係者に対して実践的なガイダンスを提供することになる。同委員会はまた、欠缺やユーザビリティをめぐる懸念や不確実性と、その対処方法について、引き続き評価を行うことになる。そこでは、中小企業向けに過度の負担を課すことなくサステナブルファイナンス枠組みのユーザビリティと包摂性を高める方法の評価に特に重点が置かれることになる。また、同枠組みにタクソノミーを簡便かつユーザーフレンドリーな方法でより良く統合する方法の模索を含め、トランジション・ファイナンスの促進に引き続き取り組むことも優先事項となる。これに関連して、サステナブルファイナンス・プラットフォームおよび欧州監督当局が重要なインプットを提供することになる。これらを目的として、官民のステークホルダーを対象に一連のアウトリーチ活動が実施されることになる。

#### ● EU のプルーデンス規制

最後に、EU のいわゆる「プルーデンス規制」と、それと持続可能な船舶ファイナンスとの関連性について言及しておきたい。この規制は、当初 2008 年の金融危機後に策定されたものであり、銀行がより良く流動性ショックに対抗し損失を吸収できるよう

にすることを目的としていた。プルーデンス枠組みは、「資本要件指令（CRD V : Capital Requirements Directive V）<sup>23</sup>」という指令と、「資本要件規則（CRR II : Capital Requirements Regulation II）<sup>24</sup>」という規則から成る。これらのルールは、国際的なバーゼル III 基準を EU 法に適用したものである。

要するに、同法令は、銀行や投資会社が自らのポジションをカバーし予想外のショックに対処する上で十分な資本を備えるようにするための資本要件を定めている。一部の金融関係者によれば、こうした動向は、海事セクターの金融能力を低下させ、海運の大手グローバルプレーヤーとその他の企業の資金アクセスの格差に拍車をかける恐れがある<sup>25</sup>。

実際、船主は従来、デット 80%、エクイティ 20%の比率で資金調達を行ってきたが、強固な信用格付けを持たない中小の船主の場合にはデットが 60%、さらには 55%にまで下がり、エクイティが 40~45%となる可能性がある。こうした企業の経済状況には大きなばらつきがあるが、このような資金調達環境においては新船を取得するのに十分なエクイティの調達が不可能となるだろう。しかしながら、その一方で、大手船主の場合には金融関係者や銀行は資金アクセスについて特段の困難を想定していない点に留意する必要がある。海事部門のグリーン化に必要な投資を踏まえると、こうしたプルーデンス規制は業界の移行能力に負の影響を及ぼす可能性がある。

### 1.1.2 海事部門の動向と展開

輸送の脱炭素化と持続可能性は、欧州グリーン・ディールの重点分野のひとつである。EU は、投資家や経済事業者が共通言語（EU サステナブル・タクソノミー）を共有するための一貫した法的枠組みを整備し、また、様々な資金提供プログラムや官民パートナーシップを通じてグリーンプロジェクトへの投資を促進すべく、多大な努力を払ってきた。本節では、海事セクターにとっての関連性に着目しつつ、重要な措置について説明する。

---

<sup>23</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013L0036>

<sup>24</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R0575>

<sup>25</sup> [https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-07/Rapport\\_Finance%20bleue%20-DEF\\_0.pdf](https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-07/Rapport_Finance%20bleue%20-DEF_0.pdf)

- EU タクソノミー：海事関連基準

欧州委員会は、いくつかの海事経済活動が気候変動の緩和と環境目標に実質的に貢献しうるとみなした上で、委任法<sup>26</sup>を通じて当該活動を EU タクソノミーの対象に含めている。

具体的には、欧州委員会は以下の 4 つの活動が環境的に持続可能であるとみなしうると定めている。

- 3.3 水運向けの低炭素技術の製造
- 6.10 海洋・沿海貨物海運、港湾作業および付帯活動用の船舶
- 6.11 海洋・沿海旅客海運
- 6.12 海洋・沿海貨物・旅客海運の改良

「3.3 水運向けの低炭素技術の製造」の活動に関しては、新しい技術スクリーニング基準において、化石燃料の輸送に特化していない船舶の「製造、修理、保守、改良、転用およびアップグレード」が以下の場合に持続可能であるとみなされるとされている。

- 2025 年 12 月 31 日まで、海上・港湾における通常の運転に必要なエネルギーの少なくとも 25%を直接的な CO2 排出量（テールパイプ排出量）がゼロの燃料またはプラグイン電力から得るハイブリッド船および二元燃料船
- または、2025 年 12 月 31 日まで、直接的な CO2 排出量（テールパイプ排出量）がゼロの燃料または再生可能資源由来の燃料による運転が可能な船舶であって、2021 年 4 月 1 日時点で適用されているエネルギー効率設計指標（EEDI）要件を 10%下回る EEDI を達成しているもの
- または、2025 年 12 月 31 日まで、陸運から海運へのモーダルシフトを可能にすることのみを目的に使用されている船舶であって、大型車の平均基準 CO2 排出量を 50%下回る直接的な排出量（テールパイプ排出量）を達成しているもの（貨物船のみ）

---

<sup>26</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32023R2485>



- **【新規】** または、2026年1月1日以降、直接的なCO<sub>2</sub>排出量（テールパイプ排出量）がゼロの燃料または再生可能資源由来の燃料による運転が可能で、かつ、停泊中に電源接続が可能で、かつ、ガス燃料船の場合にはメタンのスリップ排出を軽減するための最新の対策・技術を利用していることを証明する船舶であって、2022年4月1日時点で適用されているEEDI要件を少なくとも20%下回るEEDI値を達成しているもの

「6.10 および 6.11 の海洋・沿海貨物・旅客海運」の活動に関しては、新しい技術スクリュー基準において、「海域または沿岸水域における貨物・旅客輸送向けに設計・装備された船舶の購入、資金調達、用船（船員配乗の有無を問わず）および運航」が以下の場合に環境的に持続可能であるとみなされるとされている。

- 直接的な排出量（テールパイプ排出量）がゼロの船舶
- または、2025年12月31日まで、海上・港湾における通常の運転に必要なエネルギーの少なくとも25%を直接的なCO<sub>2</sub>排出量（テールパイプ排出量）がゼロの燃料またはプラグイン電力から得るハイブリッド船および二元燃料船
- または、2025年12月31日まで、直接的なCO<sub>2</sub>排出量（テールパイプ排出量）がゼロの燃料または再生可能資源由来の燃料による運転が可能な船舶であって、2021年4月1日時点で適用されているエネルギー効率設計指標（EEDI）要件を10%下回るEEDIを達成しているもの
- または、2025年12月31日まで、陸運から海運へのモーダルシフトを可能にすることのみを目的に使用されている船舶であって、大型車の平均基準CO<sub>2</sub>排出量を50%下回る直接的な排出量（テールパイプ排出量）を達成しているもの（貨物船のみ）
- **【新規】** または、第1の基準を満たすことが技術的かつ経済的に実現可能でない場合には、2026年1月1日以降、直接的なCO<sub>2</sub>排出量（テールパイプ排出量）がゼロの燃料または再生可能資源由来の燃料による運転が可能で、かつ、停泊中に電源接続が可能で、かつ、ガス燃料船の場合にはメタンのスリップ排出を軽減するための最新の対策・技術を利用していることを証明する船舶であって、2022年4月1日時点で適用されているEEDI要件を少なくとも20%下回るEEDI値を達成しているもの

- **【新規】** または、項目 (a) の基準を満たすことが技術的かつ経済的に実現可能でない場合には、2026 年 1 月 1 日以降、2023 年 1 月 1 日時点で適用されている既存船エネルギー効率指標 (EEXI : Energy Efficiency Existing Ship Index) 要件を少なくとも 10% 下回る EEXI 値を達成していることに加えて、船舶で使用されるエネルギーの温室効果ガス原単位が報告期間中の年間平均値で以下の上限を超えないこと
  - 2025 年 1 月 1 日までに 76.4gCO<sub>2</sub>e/MJ
  - 2030 年 1 月 1 日までに 61.1gCO<sub>2</sub>e/MJ
  - 2035 年 1 月 1 日までに 45.8gCO<sub>2</sub>e/MJ
  - 2040 年 1 月 1 日までに 30.6gCO<sub>2</sub>e/MJ
  - 2045 年 1 月 1 日までに 15.3gCO<sub>2</sub>e/MJ
  - 2050 年 1 月 1 日までに 0gCO<sub>2</sub>e/MJ

化石燃料の輸送に特化した船舶（つまりタンカー）はここでも対象外であることに注意する必要がある。

「6.12 海洋・沿海貨物・旅客海運の改良」の活動に関しては、欧州委員会は、「海域または沿岸水域における貨物・旅客輸送向けに設計・装備された船舶、ならびに、タグボート、綱取りボート、パイロット船、サルベージ船、砕氷船など港湾作業および付帯活動に必要な船舶の改良とアップグレード」が、以下の基準のうちひとつ以上を満たす場合に持続可能であるとみなされるとしている。

- 改良活動によって、船舶の燃料消費量が貨物船の場合には 1 載貨重量トン・1 海里当たりで見ると、客船の場合には 1 総トン・1 海里当たりで見ると少なくとも 15% 削減され、それが数値流体力学 (CFD : Computational Fluid Dynamics)、水槽試験または類似の工学技術計算によって証明されるもの
- 直接的な排出量（テールパイプ排出量）がゼロの燃料または再生可能資源由来の燃料による運転が可能で、かつ、停泊中に電源接続が可能で、かつ、プラグイン充電技術を備えた船舶であって、2023 年 1 月 1 日時点

で適用されている既存船エネルギー効率指標（EEXI）要件を少なくとも10%下回る EEXI 値を達成しているもの

ここにおいても、化石燃料の輸送に特化した船舶は対象外である。

- 欧州投資銀行

欧州投資銀行（EIB : European Investment Bank）は、EU の貸付機関である。EIB は、世界最大の多国間金融機関であり、気候ファイナンスの最大の提供者のひとつであると標榜している。

2020 年、EIB は 2021～2025 年の「気候銀行ロードマップ<sup>27</sup>」を公表し、欧州グリーン・ディールを後押しして欧州のカーボンニュートラルを実現するための気候ファイナンスに関する大胆な野心を示した。同ロードマップは、あらゆる投資とパリ協定との整合性を確保することを目的にした、EIB の 5 か年計画である。

EIB は、2030 年までの 10 年間で気候行動と環境的に持続可能な投資のために 1 兆ユーロを動員し、気候の保護と環境の持続可能性に対する融資の割合を 2025 年までに 50%へと徐々に引き上げ、その後もその水準を維持することを目指している。

こうした取り組みの一環として、EIB は欧州の海事セクターの脱炭素化と汚染削減を支援している。EIB のロードマップは、持続可能なインフラへの資金提供や、運輸部門の電化、その他の持続可能な燃料の利用に明確に重点を置いている。本ロードマップでは、港湾・内陸水路インフラおよび関連施設に対する支援が確認されている（ただし、化石燃料の輸送・貯蔵に特化した施設を除く）。また、新造船および既存船の改良に対する資金提供を通じて、低炭素・ゼロ炭素燃料を使用する海上・内陸水運船舶への移行を支援することも確認されている。

2016 年以降、EIB は「グリーン海運保証（GSG : Green Shipping Guarantee）プログラム<sup>28</sup>」も運営している。これは、欧州の海運会社によるよりグリーンな技術への投資の

---

<sup>27</sup> <https://www.eib.org/en/publications/the-eib-group-climate-bank-roadmap>

<sup>28</sup> <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20150334>

実施を加速させることを目的としている。EIBによれば、同プログラムによって、持続可能な輸送や気候行動イニシアチブを含む環境保護を推進するような船舶の新船建造、改造、改良などの造船プロジェクトに資金が提供されている。EIBはこれまでに7億5000万ユーロを同プログラムに充当した。

- ホライズン・ヨーロッパ

ホライズン・ヨーロッパ (Horizon Europe) <sup>29</sup>は、研究・イノベーションを対象とするEUの主要な資金提供プログラムである。2021～2027年の期間の予算は955億ユーロに上る。競争力や成長の促進と並んで、気候変動対策と国連の持続可能な開発目標達成への貢献が重点分野のひとつとなっている。

本プログラムでは、いわゆる「クラスター」に基づいて、各種行動が区別されている。特に関連性があるのは、「クラスター5：気候・エネルギー・モビリティ<sup>30</sup>」である。そこでは、関連する以下の介入分野が指定されている。

- ▶ 気候科学・ソリューション
- ▶ エネルギー供給
- ▶ エネルギーシステム・グリッド
- ▶ 輸送の産業競争力
- ▶ クリーンかつ安全で利用しやすい輸送とモビリティ
- ▶ スマートモビリティ
- ▶ エネルギー貯蔵

資金提供は、水上輸送向けレトロフィットソリューションと次世代推進システムの開発（代替燃料の利用拡大など）を通じた船舶の生態系への影響の低減と、より効果的なインターモーダル物流の整備に特化しており、EUレベルでグリーン海運プロジェクトに追加的な機会をもたらしている<sup>31</sup>。

---

<sup>29</sup> [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/horizon-europe\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/horizon-europe_en)

<sup>30</sup> [https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/cluster-5-climate-energy-and-mobility\\_en](https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/cluster-5-climate-energy-and-mobility_en)

<sup>31</sup> 「海上高速路詳細実施計画 (Motorways of the Sea, Detailed Implementation Plan)」 (2022年)

さらに、ホライズン・ヨーロッパは、明確に定義された目標の追求によって資金の効率性を高めるために、5つの大きなテーマ別のミッションに重点を置いている。なかでも、ミッション4は、健全な海洋・沿岸・内陸水域に焦点を当てており、大きな相乗効果の可能性を提示している。同ミッションの全体的な目的は、海洋汚染の削減のほか、海洋における汚染と気候変動の適応と緩和、ブルーエコノミーへの移行となっている。

こうした包括的なミッションの一環として、欧州委員会は「ゼロエミッション水上輸送（ZEWT：Zero-Emission Waterborne Transport）」パートナーシップを立ち上げた。これは、同委員会と官民のパートナーを結集させ、協調的な研究・イノベーションのイニシアチブを通じて欧州が抱える最も喫緊の課題のいくつかに対処するものである。ZEWTパートナーシップでは、船舶エネルギー貯蔵や代替燃料、船舶改良の開発を目的とするプロジェクトを支援することにより、2030年までに最初のゼロエミッション海洋船を開発することに焦点を当てている。

#### ● 次世代 EU

新型コロナウイルスのパンデミックを受けて、欧州委員会は7500億ユーロの復興基金「次世代 EU（NextGeneration EU）<sup>32</sup>」を立ち上げた。同基金は、欧州のパンデミックからの復興とグリーンでデジタルな経済への移行を支援するために、2021～2027年のEU予算を補完するものとなっている。次世代 EU 基金による資金配分のうち最大の割合を占めているのは「復興・強靭化ファシリティ（RRF：Recovery and Resilience Facility）」（6725億ユーロ）であり、EU加盟国に対して自国経済の復興支援が可能になるよう融資の形で3600億ユーロ、補助金の形で3125億ユーロが提供されている。資金へのアクセスは国家復興・レジリエンス計画（NRRPs：National Recovery and Resilience Plans）が条件となっており、各加盟国は欧州委員会の承認を受けるべくそれを提出した。NRRPsは自国経済の再起動に係る各加盟国の戦略を定義するものであり、欧州委員会の主要な優先事項に従うことが求められる。すなわち、資金の少なくとも37%を気候目標に、また、20%を経済のデジタル化に配分する必要がある。

---

<sup>32</sup> [https://next-generation-eu.europa.eu/index\\_en](https://next-generation-eu.europa.eu/index_en)

そのため、NRRPs は海事部門にとって魅力的な資金源を提供しうる。しかしながら、NRRPs は経済全体を支援すべく設計されたものであり、海事セクターに特化した資金は各国の政治的意思次第である点に注意が必要である。

例えばフランスは、「フランス再興（France Relance）<sup>33</sup>」の下で、港湾のグリーン化に 2 億ユーロを配分している。適格なプロジェクトは、オフショア電力供給の開発や、インターモーダルインフラの拡充、フランス国内の港湾における代替燃料バンカリングインフラの整備を行うものでなければならない。同様の趣旨で、ドイツも、「気候に配慮した輸送手段としての海運の強化・現代化・デジタル化」を目的とする、海事業界に特化した対応計画<sup>34</sup>を策定した。この 10 億ユーロの計画によって、LNG バンカリング船の建造支援に 2 億 1900 万ユーロ、陸上電力の支援に 3600 万ユーロ、革新的な港湾技術の推進に 500 万ユーロが提供されることになる。同様に、イタリアでも、RRF の一部が物流システムのデジタル化に配分<sup>35</sup>されている。同国は、陸上電源ならびに最新の発電・推進システムを備え環境フットプリントの削減・除去が可能な船舶の新造・改造に特化した、予算約 1 億 3000 万ユーロの戦略的資金プログラムを策定した。さらに、スペインも海上・鉄道貨物輸送サービスを対象とするエコインセンティブに 1 億 2000 万ユーロを配分<sup>36</sup>しているほか、代替燃料インフラや海運向けのクリーン推進技術を含む持続可能かつデジタルな輸送に関する 4 億 6,000 万ユーロの案件募集も行っている。

結果として、コロナ禍をきっかけに、復興基金を通じて、局所的規模であり加盟国間で配分が異なるものの、海事産業に対して追加的な資金源が潜在的に提供されることになる<sup>37</sup>。

---

<sup>33</sup>[https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions\\_services/plan-de-relance/DP\\_03\\_09\\_2021\\_France\\_Relance.pdf?v=1692713336](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/plan-de-relance/DP_03_09_2021_France_Relance.pdf?v=1692713336)

<sup>34</sup>[https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/country-pages/germanys-recovery-and-resilience-plan\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/country-pages/germanys-recovery-and-resilience-plan_en)

<sup>35</sup>[https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/country-pages/italys-recovery-and-resilience-plan\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/country-pages/italys-recovery-and-resilience-plan_en)

<sup>36</sup> [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS\\_BRI\(2022\)698878](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2022)698878)

<sup>37</sup> 「海上高速路詳細実施計画（Motorways of the Sea, Detailed Implementation Plan）」（2022 年）

- イノベーション基金

グリーンファイナンスのもうひとつの源泉としてイノベーション基金（Innovation Fund）<sup>38</sup>があり、持続可能な海事プロジェクトもその対象に含まれている。同基金は、EU-ETS の下で収集された資金を活用しており、2020 年から 2030 年にかけて革新的な低炭素技術の実証に（炭素価格次第だが）約 200 億ユーロを提供することを目指している。同基金は、大幅な排出削減を可能にし、欧州に付加価値をもたらすような高度に革新的な技術・プロジェクトに重点を置いている。同基金によって、イノベーション関連の追加的な資本コストと事業経費の最大 60%が支援される。EU イノベーション基金の枠内で選定されたプロジェクトの第 1 期において、EU は、14 の EU 加盟国およびアイスランド、ノルウェーを拠点とする 32 件の小規模な革新的プロジェクトに対して 1 億 1800 万ユーロを投資している。この第 1 期では、フェリー向けの電気推進や海運向けの低炭素バイオ液化天然ガス（バイオ LNG）、クルーズ船向けの風力補助推進、ゼロエミッション船向けの再生可能資源に由来するグリーン水素の利用に焦点を当てたいくつかの水上輸送プロジェクトが選定されている。2030 年にかけて、さらなる募集が定期的に行われる予定である。

- ユーラゼオ持続可能な海運インフラファンド（ESMI）

ユーラゼオ持続可能な海運インフラファンド（ESMI : Eurazeo Sustainable Maritime Infrastructure Fund）は、自由市場で事業を行うファンドであるという特徴を有する。つまり、EU の資金提供プログラムではないが、EU による拠出は行われている。ESMI は、欧州の投資グループであるユーラゼオ（Eurazeo）<sup>39</sup>によって運営されている。同社は 335 億ユーロを多様な資産に投資して運用しており、それにはプライベートエクイティやプライベートデット、不動産、インフラの各戦略を通じて機関・個人顧客に代わって運用している 230 億ユーロも含まれる。

EU は、2010 年代初頭に経済金融危機後の欧州経済を刺激するためにユンカー元欧州委員会委員長の下で導入された制度である「欧州投資計画（Investment Plan for

---

<sup>38</sup> [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/innovation-fund\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/innovation-fund_en)

<sup>39</sup> <https://www.eurazeo.com/en/group/eurazeo-investment>

Europe) <sup>40</sup>」を通じて、ESMI に 7000 万ユーロを拠出している。その他の投資家としては、各国機関や保険会社、企業、民間の販売ネットワーク、国際投資家などがある。ESMI は、目標規模が 3 億 5000 万ユーロで、より効率的な燃料または代替燃料を使用する環境に優しい技術を搭載した船舶や、エコロジー移行の助けとなる革新的な港湾設備・インフラ、洋上再生可能エネルギーの開発をサポートする資産に対する支援を行っている。ESMI の目標は、中小規模の船舶を運航する欧州企業約 50 社を支援することである。ESMI が最初に資金を提供したプロジェクトは、欧州の洋上ウィンドファームの建設・修理・保守に使用されるジャッキアップ船であった。同船は、北海に位置するドイツのウィンドファーム「ノルトゼー・ワン (Nordsee One)」で使用されている<sup>41</sup>。

ESMI は厳格なサステナビリティ基準を適用している。同ファンドの運用者は、「ESMI から資金提供を受ける資産は、2030 年までに GHG 排出を半減するという環境目標を有し、かつ／または気候への貢献（投下資本に応じた削減貢献量）を実現するものとなる。ESMI による投資を通じた排出削減と排出回避は、定量的指標によって測定・監視されることになる」と説明している<sup>42</sup>。

---

<sup>40</sup> <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/investment-plan/>

<sup>41</sup> 欧州委員会のプレスリリースを参照

([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_22\\_2972](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_2972))。

<sup>42</sup> ユーラゼオのプレスリリースを参照 (<https://www.eurazeo.com/en/newsroom/press-releases/eurazeo-announces-key-milestones-its-eurazeo-sustainable-maritime>)。



## 1.2 英国

### 1.2.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向

EUと同様に、英国も2050年までの気候中立化という目標を掲げている。その達成には、毎年500～600億ポンドの資本投資が追加で必要になると政府は試算している。英国は2019年に「グリーンファイナンス戦略<sup>43</sup>」を公表した最初の国のひとつである。同戦略は、「民間資金の流れをクリーンかつ環境的に持続可能で強靱な成長に整合させ、政府の施策によってそれを支援する」ことを目的としている。同戦略は、政府に対してグリーンファイナンスの拡大を加速させる方法に関して提言を行うグリーンファイナンス・タスクフォースの設置や、大企業と金融機関を対象とする金融リスクへの対応方法に関する公表要件、気候変動債とグリーンボンドから得られる機会など、重要な基盤を築くものとなっている。

英国は2023年に、改訂版グリーンファイナンス戦略<sup>44</sup>を公表し、「この機会を捉え、当該リスクを軽減し、（英国の）ネットゼロ目標とエネルギー安全保障、環境産業に必要な資金の流れを確保する」ための最新の政策の青写真を提示した。

この改訂戦略は、英国がネットゼロに沿った世界最初の金融センターになるという野心を追求し、移行の推進に必要な情報やツールを市場に提供する方法について規定している。

全体として、英国のグリーンファイナンス戦略ならびにより広範なサステナブルファイナンス枠組みは、透明性、市場ツール、そして波及経路という3つの主要な柱に分けられる。英国政府のアプローチは、EUで確立されたものよりも規範性が低いという点を付言しておきたい

- 透明性：サステナビリティ情報開示要件（SDR）

金融行為規制機構（FCA：Financial Conduct Authority）<sup>45</sup>は、英国の金融規制機関である。FCAは英国政府から独立して運営されており、2000年の金融サービス・市場法

---

<sup>43</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/green-finance-strategy>

<sup>44</sup> [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1149690/mobilising-green-investment-2023-green-finance-strategy.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1149690/mobilising-green-investment-2023-green-finance-strategy.pdf)

<sup>45</sup> <https://www.fca.org.uk/>

(FSMA : Financial Services and Markets Act) <sup>46</sup>に従って英国の金融サービス業を規制する任務を負っている。英国の 5 万 8000 社を超える金融サービス企業と金融市場の行為が FCA の規制対象となっている。

グリーンファイナンス戦略において発表されたとおり、英国政府と FCA は、企業を対象とする義務的な情報開示要件の妥当性を検討するために、気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD : Task Force on Climate-related Financial Disclosures) を設置した。

TCFD は最終的に、報告の量、質、一貫性を高めるために義務的な情報開示要件の導入が必要であると助言し、政府は 2020 年 11 月に経済全体を対象とする要件を 2025 年までに導入することにコミットした。

2020 年 12 月、FCA はこれらの提言に基づき、プレミアム上場する商事会社を対象に、「コンプライ・オア・エクスプレイン」ベースで TCFD の提言に準拠した情報開示を行うためのルールを導入した。

2021 年 12 月末現在、同ルールの適用対象は、プレミアム上場企業、スタンダード上場株式および海外預託証券の発行者、資産運用会社、生命保険会社、FCA 規制対象の年金提供者を含む追加的な経済事業者に拡大されている。

FCA ルールの対象となる企業には、以下の情報開示が義務付けられている。

- TCFD の提言と整合的な情報開示あるいは年次財務報告書中における推奨開示の実施の有無
- 情報開示の一部または全部を年次財務報告書以外に含める場合には、その理由の説明と、当該情報開示の参照先
- 情報開示を行っていない場合には、その理由の説明と、将来的に一貫性のある情報開示を行えるようにするために講じている、あるいは講じる予定のあらゆる措置 (適切な時間軸を含む) の概要

---

<sup>46</sup> <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/8/contents>

「グリーンウォッシング」の取締りを強化する取り組みとして、FCAは2022年に、「投資ラベル、情報開示要件、ネーミングとマーケティングにおけるサステナビリティ関連用語の使用の制限」を含む課題に対処するための対策パッケージの策定に着手すると発表した<sup>47</sup>。

2022年10月、FCAは既存の規制を土台とする対策パッケージ<sup>48</sup>を提示した。この提案は、サステナブル投資ラベルや情報開示要件、ネーミングとマーケティングにおけるサステナビリティ関連用語の使用の制限を含むものであった。

提案に続いてコンサルテーションが行われ、2023年1月に終了した。サステナビリティ情報開示要件（SDR：Sustainability Disclosure Requirements）提案に関して寄せられたフィードバックの量が「膨大」であったため、FCAは業界からのコメントを検討するために最終的なルールの公表を延期すると発表した。

最終の政策声明<sup>49</sup>は2023年11月28日に公表され、「サステナブル投資商品に関して市場における消費者の舵取りを助けるための」対策パッケージが導入された。

これには、特に以下が含まれる。

- ▶ サステナビリティ関連の訴求は公正かつ明確で誤解を招かないものでなければならぬという点を強化するための、すべてのFCA認可企業を対象とするグリーンウォッシング防止ルール。付属ガイダンスに関するコンサルテーションも行われている。
- ▶ サステナビリティ関連用語の使用の正確性を確保するための投資商品のネーミングとマーケティングに関するルール
- ▶ 投資商品分野における消費者の舵取りを助け、消費者の信頼を高めるための4つのラベル
- ▶ 消費者がある商品のサステナビリティに関する主要な特長を理解できるようにより良質でアクセスしやすい情報を提供するための消費者向け情報

---

<sup>47</sup> PS23/16: Sustainability Disclosure Requirements (SDR) and investment labels | FCA

<sup>48</sup> <https://www.fca.org.uk/publication/consultation/cp22-20.pdf>

<sup>49</sup> <https://www.fca.org.uk/publication/policy/ps23-16.pdf>

- ▶ 契約締結前、運用中の商品レベル、事業者レベルの情報開示に関してより多くの情報を求める機関投資家と消費者向けの詳細な情報
- ▶ 消費者に対する商品レベルの情報（ラベルを含む）の提供を確保するための販売業者向けの要件

このルールは、商品やサービスに関してサステナビリティの訴求を行うすべての FCA 認可企業に適用されることになる。投資ラベル、情報開示、ネーミング・マーケティングのルールは、英国のすべての資産運用会社に適用されることになる。ルールは 2024 年 5 月以降段階的に適用される予定である。

FCA による取り組みに加えて、英国政府は、以下に概説するとおり、サステナブルファイナンス枠組みを支援すべく他にもいくつかの要素を導入している。

- 移行計画

2022 年 4 月、英国政府は財務省とアビバ（Aviva）社が共同議長を務める「移行計画タスクフォース（TPT : Transition Plan Taskforce）<sup>50</sup>」を立ち上げた。TPT は、2023 年末または 2024 年初頭に、移行計画に関する情報開示枠組みと実施ガイダンスを公表する予定である。FCA ルールでは金融サービス提供者のみが対象となっていたのに対して、英国政府はすべての企業を対象とする移行計画の義務的開示に向けて動くことにコミットした。目下、12 月 29 日までコンサルテーションが実施されている。

- IFRS サステナビリティ開示基準

英国政府および金融規制当局、多くの市場参加者は、IFRS サステナビリティ開示基準<sup>51</sup>の設定に向けたイニシアチブを強く歓迎した。英国は、国際財務報告基準（IFRS : International Financial Reporting Standards）財団の新しい基準設定機関である国際サステナビリティ基準審議会（ISSB : International Sustainability Standards Board）の作業を支援することにコミットしており、（当初 2023 年夏に予定されていた）最終的な基準が公表され次第すぐに英国での採択に向けてその適合性を評価するための枠組みを立ち上げるとしている。

---

<sup>50</sup> <https://transitiontaskforce.net/>

<sup>51</sup> <https://www.ifrs.org/projects/completed-projects/2023/general-sustainability-related-disclosures/>

英国政府は、「法域間で相互運用性があり調和された開示基準は、国境を越えた効率的な資本移動を最大化し企業の負担を軽減する上で最優先事項のひとつである」と述べている。そのため、政府は、ISSBの最初の2つの基準が公表され次第、正式な評価メカニズムを立ち上げることにコミットしている。同メカニズムによって当該基準が英国企業による利用に適していると判断されれば、当該基準は会社法における将来の開示義務と上場企業向けのFCA規制の基礎として利用されることになる。

ISSB基準を既存の報告要件との関係でどのように位置づけるかを検討するために、2つの諮問委員会が新たに設置される予定である。ひとつは政府が主導し、もう一方は財務報告評議会（FRC：Financial Reporting Council）の支援を受けることになる。基準を承認するか否かの決定は、2023年下半期に予定されている最終版の公表から12か月以内に（あるいはおそらくそれより早く）行われる。

英国政府は、スコープ3のGHG排出量がある組織のフットプリント全体の80%から95%の間になりうることを認めた上で、それが投資家にとっての主要な情報ギャップであるとみなし、スコープ3報告を支援する方法を模索したいとして、ステークホルダーの意見を収集するためにコンサルテーションを開始すると発表している。本コンサルテーションの正確な期日はまだ明らかになっていない。

- 英国グリーン・タクソノミー

英国グリーンファイナンス戦略<sup>52</sup>で表明されたとおり、英国政府は英国版グリーン・タクソノミーの導入にコミットしている。政府は同タクソノミーを「市場に対する適切で信頼性のあるサステナビリティ情報の提供を可能にする重要なツール」であるとみなしており、EUサステナブル・タクソノミーを含め、「他の法域で導入されたタクソノミーから得られた教訓に学ぶ」意欲を示している。

政府は、作業を進め最良のタクソノミー設計方法について理解するために市場参加者と対話を行うことになっており、2023年第4四半期にコンサルテーションを開始す

---

<sup>52</sup>[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1149690/mobilising-green-investment-2023-green-finance-strategy.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1149690/mobilising-green-investment-2023-green-finance-strategy.pdf)

る予定である。本報告書執筆時点では、英国政府はまだ当該コンサルテーションを開始していない。

長期的には、英国政府は将来のタクソノミーに沿った義務的な企業開示についても検討している。しかし、政府はユーザビリティの課題が存在する可能性があることを認めている。そのため政府は、義務化の前に、少なくとも2年間任意開示の試行期間を設けることを予定している。

#### ● ESG 格付け

ESG 格付けは、ある企業の環境パフォーマンスを評価しようとする投資家にとって次第に重要なプロダクトになりつつある。英国は、ESG 格付け・データやプロダクトの検証を含む ESG 格付け関連サービス市場におけるリーダーであると言ってよいだろう。

ESG 投資の増大傾向に対処するために、政府は2023年3月、ESG 格付けの規制に関するコンサルテーション<sup>53</sup>を開始し、こうしたプロダクトの成果向上を実現する上で規制がどのように役立ちうるかについて意見を募集している。

注目すべき点として、英国のベンチマーク規制制度には、英国ベンチマーク規制<sup>54</sup>の下で、すでに ESG ベンチマークに関する規定が置かれている。そこでは、任意の ESG ラベル（「英国気候移行ベンチマーク」および「英国パリ協定整合ベンチマーク」）に関する要件が定められているほか、すべてのベンチマーク提供者に対してサステナビリティ測定基準の開示またはサステナビリティ目標を有していないことの宣言が義務付けられている。

#### ● ソルベンシーUK

2022 年秋、英国政府は保険の健全性規制に関する「維持された EU 制度」である「ソルベンシーII<sup>55</sup>」の改革パッケージをまとめた。この改革は、英国の保険市場に固

---

<sup>53</sup><https://www.gov.uk/government/consultations/future-regulatory-regime-for-environmental-social-and-governance-esg-ratings-providers>

<sup>54</sup> <https://www.fca.org.uk/markets/benchmarks/regulation>

<sup>55</sup> <https://www.bankofengland.co.uk/prudential-regulation/key-initiatives/solvency-ii>

有の特徴に合った新たな制度「ソルベンシーUK」への移行を目指すものである。改革では、保険会社に対して、革新的なグリーン資産や再生可能エネルギーインフラを含む長期的な生産的資産に対する投資を拡大するインセンティブが与えられることになる。英国保険協会は、この新枠組みによって、保険会社が今後10年間に1000億ポンド超の生産的投資を行う可能性が生まれると予想している。

- 英国グリーン資金調達プログラム

2021年9月、英国政府は「グリーンギルト」と呼ばれる最初のグリーン国債を発行した。その3か月前、2021年6月30日に公表された英国政府のグリーン資金調達枠組み<sup>56</sup>において、グリーンギルトによる調達資金の配分計画が提示されていた。同枠組みは、政府のグリーン目標達成に貢献するためにグリーンギルト発行によって賄うことになる歳出の種類を詳しく説明するとともに、政府に対してそうした歳出から生じる雇用創出等の社会的なコベネフィットについて報告を行う義務を課している。

さらに、英国政府の貯蓄銀行である国民貯蓄投資機構（NS&I：National Saving and Investments）は、グリーンな活動への投資に意欲的な英国市民が購入できる個人向けのグリーン貯蓄債券<sup>57</sup>を発行している。これらの債券に投資された資金はすべて財務省に預託され、政府支出に充当される。

最新の「2023年英国グリーン資金調達配分影響報告書<sup>58</sup>」によれば、2022～2023年に、グリーンギルトおよびグリーン貯蓄債券を通じて105億ポンドが調達された。そのうち、純額で86億ポンドが適格なグリーン支出に配分され、それには今年グリーン支出に配分された90億ポンドと、2021～2022年の支出予算の未使用分4億3300万ユーロが含まれている。その結果、2024年のプログラム配分においては、適格なグリーン支出に19億ポンドの配分が可能になっている。

- 公的資金の活用

---

<sup>56</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/uk-government-green-financing>

<sup>57</sup> <https://www.nsandi.com/products/green-savings-bonds>

<sup>58</sup> [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/651446cdb1bad400d4fd916/HMT-UK\\_Green\\_Financing\\_Allocation\\_Impact\\_Report\\_2023\\_Accessible.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/651446cdb1bad400d4fd916/HMT-UK_Green_Financing_Allocation_Impact_Report_2023_Accessible.pdf)

上記に加えて、グリーンファイナンス戦略で示されたように、英国政府は民間のグリーン投資を動員するために支出やその他の公的手段を活用することを目指している。それには、以下のものが含まれる。

- ▶ 英国インフラ銀行（UKIB : UK Infrastructure Bank）<sup>59</sup>。UKIB は英国の国有政策銀行であり、220 億ポンドの資金力を有している。UKIB は、インフラ投資の拡大、気候変動対策への貢献、英国全土における経済成長の促進という使命に沿って 12 件の案件を発表しており、約 12 億ポンドの投資を行って、50 億ポンド超の民間資本を引き出している。
- ▶ 英国ビジネス銀行（BBB : British Business Bank）<sup>60</sup>。BBB は、英国政府によって設立された国有の経済開発銀行である。BBB は小規模企業の資金アクセスをサポートしており、2014 年から 2022 年 8 月末にかけてクリーン技術企業に対する 5 億 500 万ポンドのエクイティ投資を支援した。
- ▶ 英国研究・イノベーション機構（UKRI : UK Research and Innovation）<sup>61</sup>。UKRI は英国政府の非省庁公的機関で、研究・イノベーション・技能資金の配分を行っており、英国のイノベーション機関である「イノベート UK」をサポートしている。2015 年から 2020 年にかけて、イノベート UK は 19 億ポンドの脱炭素化関連助成金を交付して 5940 社を支援した。

### 1.2.2 海事部門の動向と展開

英国は、世界の主要な海事国のひとつであると自負している。海事部門は毎年英国経済に最大 138 億ポンドと 26 万人の雇用をもたらしている。英国は、海事部門に特化した国際金融ハブのひとつでもあり、世界全体の海上保険料と船舶仲介取引のうち最大の割合を占めていて、世界市場におけるシェアはそれぞれ 35%、26%に上る。英国は自らの重要な役割を十分に認識しており、いくつかの戦略において海事部門に関する野心を表明している。

---

<sup>59</sup> <https://www.ukib.org.uk/>

<sup>60</sup> <https://british-business-bank.co.uk/>

<sup>61</sup> <https://www.ukri.org/>



とはいえ、英国はグリーン海運向けの一貫した資金調達戦略を導入していない点に注意が必要である。むしろ、現行の枠組みは、共通言語（グリーン・タクソノミー）を構築し来るべき立法と、研究・イノベーションを対象とするいくつかの市場志向型の基金を中心としている。したがって、海運向けのグリーンファイナンスの大半は民間のものとなっている。

#### ● 海事 2050 戦略

「海事 2050 戦略（Maritime 2050 Strategy）<sup>62</sup>」は、経済全体の温室効果ガス排出量を 2050 年までにネットゼロに削減するというコミットメントに沿って、内航海運の排出量に関する野心的な行動への英国のコミットメントの概要を示している。

同戦略では、ゼロエミッション海運に関する英国のビジョンが以下のように定義されている。「2050 年には、ゼロエミッション船が世界中で当たり前になる。英国は、自国の水域におけるゼロエミッション海運への移行を推進する上で積極的な役割を果たしており、世界的にも当該分野におけるロールモデルとみなされていて、他国や国際基準の先を行っている。その結果、英国はそうした移行に関連した経済的、環境的、あるいは健康上の利益のかなりのシェアを獲得することに成功している」

この目標を達成する上で、英国は海事ファイナンスに対する直接的な支援よりも、市場ベースのアプローチを優先している。英国の狙いは、公平な競争条件を維持しつつ、十分なエビデンスに基づく均衡のとれた規制を実現することによって、グリーン海運への移行に対する投資に強力かつ一貫した支援を提供することにある。しかし英国は、低炭素海運向けに特に利用可能な金融商品の数が世界的に見て比較的少ないことを認めている。

海事 2050 戦略の直後に公表された「クリーン海事計画（Clean Maritime Plan）<sup>63</sup>」では、英国が同戦略の目標をどのように達成しようとしているかについて、さらなる詳細が示されている。具体的には、公平な競争条件を実現し、投資家に対して強力なメッセージを発信するために、コンサルテーションにおいて、海運グリーンファイナン

---

<sup>62</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>

<sup>63</sup> <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5d24a96fe5274a2f9d175693/clean-maritime-plan.pdf>

スの関連基準（つまり英国グリーン・タクソノミー。上記参照）を定義することが投資の促進につながると示唆された点に言及されている。船舶ファイナンス・ポートフォリオの気候変動整合度に関する評価・開示の枠組みを提供することによって、貸し手は従来であれば高リスクとみなされたかもしれない技術や事業を支援する上でより明確な論拠を得られると考えられる。

しかしながら、上述のとおり、英国政府はまだそのようなグリーン・タクソノミーの策定には至っていない。2023 年末までにクリーン海事計画の見直しが予定されていたが、本報告書の執筆時点ではまだ公表されていない。

- グリーン資金調達プログラム

英国のグリーン資金調達プログラム（Green Financing Programme）<sup>64</sup>では、グリーン国債（「グリーンギルト」）とグリーン貯蓄ボンドの発行を行っている。同プログラムは 2021 年 9 月に開始され、政府のグリーンファイナンス・アジェンダの重要な柱のひとつになっている。同プログラムを通じて調達された資金は、気候変動や生物多様性の損失、あるいはその他の差し迫った環境課題に対処するための政府支出を賄うのに役立っている。

資金の配分は、「グリーン資金調達枠組み（Green Financing Framework）<sup>65</sup>」において提示されている。同枠組みは、英国政府のグリーンギルト・プログラムと個人向けグリーン貯蓄ボンドによる調達資金の充当対象となるグリーンプロジェクトを特定・選定・検証・報告するための土台となっている。同枠組みは、国際資本市場協会（ICMA : International Capital Market Association）が公表しているグリーンボンド原則に整合的である。

特に重要なのは、「クリーン輸送」への投資がそれに含まれていることであり、ここでは自動車や各種優遇措置、インフラ、代替燃料を含む低排出・ゼロ排出モビリティソリューションの展開と、低排出・ゼロ排出輸送技術の研究・開発の双方が対象になっている。さらに英国は、「汚染防止・管理」目標の下で、大気排出量を削減し、

---

<sup>64</sup><https://www.gov.uk/government/publications/uk-government-green-financing>

<sup>65</sup>[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1002578/20210630\\_UK\\_Government\\_Green\\_Financing\\_Framework.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1002578/20210630_UK_Government_Green_Financing_Framework.pdf)

とりわけ GHG 排出を管理する活動を支援することを目指している。

しかし、海運はまだその恩恵を受けていない点に留意する必要がある。英国政府が 2023 年に公表した「英国グリーン資金調達配分影響報告書（UK Green Financing Allocation and Impact Report）<sup>66</sup>」によれば、資金全体の約半分（総額 86 億ポンドのうち 41 億ポンド）がクリーン輸送プロジェクトに配分されたものの、グリーン資金調達プロジェクトではゼロエミッション自動車・バスやトラック更新などの道路輸送に主に焦点が当てられている。

- 英国海運排出削減室（UK SHORE）

2017 年に最初に公表された国家造船戦略（National Shipbuilding Strategy）<sup>67</sup>において、海軍の調達を改革し英国製海軍艦船の輸出・設計契約を確保するという野心の概要が示された。その成功を土台として、2022 年の見直し<sup>68</sup>では、英国の造船業界全体を再活性化するという政府のさらなる野心が示されている。

40 億ポンド超の政府投資により、資金アクセスの向上や必須スキルの構築、よりグリーンな船舶・インフラに関する重要な研究開発への資金提供を含む新たな措置を通じて、英国全土の造船所とサプライヤーを活性化・支援することになる。

この戦略の下で、また、輸送部門の脱炭素化計画に沿って、英国政府は 2000 万ポンドの資金パッケージ「クリーン海事実証コンペティション（CMDC : Clean Maritime Demonstration Competition）<sup>69</sup>」を立ち上げた。これは、海事向けのゼロエミッション技術・インフラソリューションの研究・設計・開発を支援・加速し、脱炭素化を加速させることを目的としている。CMDC の実施期間は当初 2021 年 3 月からの 1 年間と予定され、短期的な排出削減ならびに海事部門のネットゼロ操業への移行を可能にする方法の実証の双方に貢献するプロジェクトに支援が行われた。

---

<sup>66</sup>[https://assets.publishing.service.gov.uk/media/651446cdb1bad4000d4fd916/HMT-UK\\_Green\\_Financing\\_Allocation\\_Impact\\_Report\\_2023\\_Accessible.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/651446cdb1bad4000d4fd916/HMT-UK_Green_Financing_Allocation_Impact_Report_2023_Accessible.pdf)

<sup>67</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/national-shipbuilding-strategy>

<sup>68</sup>[https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6231b9e2e90e070ed32f18ce/\\_CP\\_605\\_\\_\\_\\_National\\_Shipbuilding\\_Strategy\\_Refresh.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6231b9e2e90e070ed32f18ce/_CP_605____National_Shipbuilding_Strategy_Refresh.pdf)

<sup>69</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/clean-maritime-demonstration-competition-cmdc>

しかし、CMDC の成功を踏まえて、英国政府は正式に「英国海運排出削減室（UK SHORE : UK Shipping Office For Reducing Emissions）<sup>70</sup>」を立ち上げた。同室は、海事部門の脱炭素化に特化した運輸省内の部署であり、CMDC の成功を基礎として発展させるために設置された。UK SHORE には、グリーン技術を中心とする重要な造船技術の商用化を可能にするために、2 億 600 万ポンドが配分された。

2 回の CMDC ラウンドが追加で実施されており、2023 年 2 月に開始された第 3 ラウンド<sup>71</sup>では、未来のグリーン技術を開発する全国の革新的な企業に 6,000 万ポンドの政府資金が分配された。12 地域の企業が助成金の交付を受けることになっている。

- 国際グリーン回廊基金（IGCF）

2023 年 9 月、UK SHORE は国際グリーン回廊基金（IGCF : International Green Corridor Fund）<sup>72</sup>の設置を発表した。これは、英国と国際パートナー国の間のグリーン回廊について検討を行うフィージビリティ調査に資金を提供するものである。

国連気候変動枠組条約第 26 回締約国会議（COP26）におけるグリーン海運回廊に関するクライドバンク宣言<sup>73</sup>を受け、エンドツーエンドのグリーン海運を現実化するために、ノルウェーやデンマーク、オランダ等の国際パートナーと協力して、150 万ポンドの IGCF が立ち上げられた。

ロンドン国際海運週間の最中に発表された同基金は、国際海運航路の脱炭素化を図るというコミットメントを実現する方法を模索するために、国際パートナーや業界からのさらなるマッチング資金と合わせて、フィージビリティ調査に一部資金を提供することになる。

こうした海運回廊は、船舶技術や陸上インフラ、規制の整備を促進して業界の脱炭素化をより良く後押しし、それによって新規雇用を創出し業界に経済的かつ環境的に

---

<sup>70</sup> <https://www.gov.uk/government/speeches/uk-shipping-office-for-reducing-emissions>

<sup>71</sup> <https://apply-for-innovation-funding.service.gov.uk/competition/1313/overview/d85ba3d5-5f6f-4caf-978a-c00c21069024>

<sup>72</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/international-green-corridor-fund>

<sup>73</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors>

繁栄する機会をもたらすための実験の場として機能すると考えられている。

- クリーン海事研究ハブ

クリーン海事研究ハブ（Clean Maritime Research Hub）<sup>74</sup>は、グリーンな経済成長を下支えし、英国の海事部門全体の企業がクリーン技術の利用において有利なスタートを切ることを可能にする研究を生み出すことによって、英国を海運の脱炭素化における主導的な立場に置くことを狙いとしている。

この研究ハブは、学界と産業界、シンクタンクとの間の溝をさらに埋めて、最も優秀な頭脳を結集させ、業界が直面する最も困難なネットゼロの課題の一部に対するソリューションを促進することになる。

このハブは、英国の 13 大学とより広範な 70 以上のパートナーが参加しダラム大学が主導するコンソーシアムの形式をとっており、運輸省と英国研究・イノベーション機構（UKRI）から 740 万ポンドの資金支援を受けている。

それに加えて、大学からも 185 万ポンドの資金が提供されることになっているほか、民間からも最低 970 万ポンドの現金または現物による拠出が予定されており、2027 年 3 月までのプログラム実施期間中にさらなる拠出が見込まれている。

- ゼロエミッション船舶およびインフラストラクチャー（ZEVI）

UK SHORE は、イノベート UK と協力して、商用化に近いクリーン海事技術を支援するために、8000 万ポンド超のマッチング資金も提供<sup>75</sup>している。この資金は、2025 年 3 月までプロジェクトの建設・設置費用に利用することができ、プロジェクトパートナーが 2028 年 3 月まで運用環境における実証費用を全額負担することになる。

対象となる特定の技術は、以下のとおりである。

---

<sup>74</sup><https://www.gov.uk/government/publications/clean-maritime-research-hub-competition/clean-maritime-research-hub-competition>

<sup>75</sup><https://www.gov.uk/government/publications/zero-emission-vessels-and-infrastructure-zevi-competition>

- ▶ 電気船および充電インフラ
- ▶ 陸上側および船舶側の陸上電力供給
- ▶ 代替燃料およびバンカリング

UK SHORE とイノベート UK は、商用化に近いクリーン海事技術に関する技術成熟度の高い研究を支援するために、7700 万ポンドのマッチング資金を提供している。この資金は、2025 年 3 月までプロジェクトの建設・設置費用に利用することができ、プロジェクトパートナーが 2028 年 3 月まで運用環境における実証費用を全額負担することになる。このような複数年の事業期間によって貴重なデータが得られ、実世界環境と幅広い運用状態におけるゼロ排出ソリューションの効率性が実証されることが期待されている。こうしたプロジェクトの成果は、より広範なクリーン海事部門の発展に貢献し、政策や規制に関する将来の決定の参考となるものである。

## 1.3 フランス

### 1.3.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向

欧州連合（EU）の加盟国であるフランスでは、EUの章において記述した規則が直接に適用される。そのため、この章においては、EUの規則よりも踏み込んだ形で、または、それに追加される形で定められた法令や、法令外のイニシアチブと、EUの法令の国内法規化において一定の自由度が各国政府に認められているケースにおいてどのようにEUの法令が適用されているかを中心に扱う。

- サステナブルファイナンス観察局

「仏サステナブルファイナンス観察局（French Sustainable Finance Observatory）」<sup>76</sup>は、パリ金融センターを代表する主要な業界団体や組織が自主的に立ち上げた機関である。仏金融会社連合会（ASF）、仏資産運用連合会（AFG）、仏銀行連合会（FBF）、仏保険業連合会（France Assureurs）、フランス・インベスト（投資会社連合会）、パリ・ユーロプラス、サステナブルファイナンス研究所（Institut de la Finance Durable）などが参加している。金融部門の持続可能性への段階的な移行について、オブザーバーおよび関係者の理解を高め、追跡と評価を行うことを目的としている。

- 金融市場監督機関（AMF）

サステナブルファイナンスは、金融市場監督機関（AMF : Autorité des Marchés Financiers）の任務と事業<sup>77</sup>の十全な一部をなしている。2018年以降、AMFは、サステナブルファイナンスを優先課題のひとつに設定しており、市場参加者への対応と監督における当局機関としての役割を強化している。

AMFはまた、タクソノミー関連の情報や、サステナビリティ報告に係るEUのCSRD指令およびESRS基準が求める情報など、新たな持続可能性関連の報告要件に上場企業が自らの非財務情報開示のあり方を適合化させてゆく取り組みを支援し、ベストプラクティスと勧告を提示している。特に、AMFが公表した勧告<sup>78</sup>は、投資スキームが開

---

<sup>76</sup> <https://observatoiredefinancedurable.com/en/presentation/why-an-observatory/>

<sup>77</sup> <https://www.amf-france.org/en/amf/amf-regulation/promoting-more-sustainable-finance>

<sup>78</sup> [https://www.amf-france.org/sites/institutionnel/files/private/2022-02/doc-2020-03\\_va3\\_rev-ca\\_0\\_0.pdf](https://www.amf-france.org/sites/institutionnel/files/private/2022-02/doc-2020-03_va3_rev-ca_0_0.pdf)

示すべき非財務情報について規定する内容である。この勧告の主要な目的のひとつは、「グリーンウォッシング」を回避することにある。

- フランス中央銀行

フランス中央銀行 (Banque de France) もまた、サステナブルファイナンスの基準に即した投資が行われるようにするために貢献している。仏中銀は、「気候変動リスク等に係る金融当局ネットワーク<sup>79</sup> (NGFS)」に参加している。また、グリーンボンドの買い入れや、エネルギー・エコロジー移行を専門とするファンドへの投資などを通じて、フランス政府の気候変動対策の公約に即した投資を行っている。

- 企業の成長と変革に関する法律 (PACTE 法)

2019 年に施行の通称 PACTE 法<sup>80</sup>には、長期的な投資とサステナブルファイナンスを促進するための措置が盛り込まれた。企業のガバナンスと社会・環境上の目標を合致させることを目指している。

- エネルギー移行法とエネルギー・気候法

フランスでは、エネルギー移行に十分な資金が振り向けられるようにするために、エネルギーおよび気候に関する法令にも、サステナブルファイナンスに関連した措置が盛り込まれている。

特に、エネルギー移行法<sup>81</sup>の第 173 条は、機関投資家と資産運用会社を対象に、自らの投資の ESG 関連の情報開示に関する要件を定めている。投資戦略に気候変動と社会に関する側面がどのように取り入れられているかに関する透明性を確保するよう求めている。また、エネルギー・気候法<sup>82</sup>の第 29 条は、金融業者と金融商品について追加の透明性確保の義務を定めている。

- グリーンファイナンスのラベルとグリーンボンド

---

<sup>79</sup> <https://www.ngfs.net/en>

<sup>80</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000038496102/>

<sup>81</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article\\_jo/JORFARTI000031045547](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000031045547)

<sup>82</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039355955/>



フランスでは、環境の持続可能性に貢献する金融商品を見分けることができるようにする目的で、グリーンファイナンスのラベル（Greenfin label<sup>83</sup>）が導入された。このラベルは、グリーン投資を奨励し、金融商品の環境面でのインパクトに関する明確な情報を投資家に提供することを目的としている。グリーンファイナンスを専門とするこの政府による初のラベル制度は、国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）が行われた 2015 年末に開始された。このラベルは、エネルギー移行省により運営され、透明で持続可能な実践を通じて公益を追求する金融関連の当事者らを対象に、投資ファンドのグリーン品質を保証するものである。このラベルからは、原子力および化石燃料分野で事業を展開する企業に投資するファンドは除外される。

また、フランス国債庁（AFT）は定期的にグリーンボンド<sup>84</sup>を起債している。国はこの起債で得た資金を、グリーン成長のためのエネルギー移行法とパリ協定の実施に関するフランスの公約に沿った形で、気候変動の軽減、気候変動への適応、生物多様性の保護と汚染の統御のために充当している。そのために設定された枠組み<sup>85</sup>の下で、どのような支出がグリーンに分類されるのかが定められた。この枠組みでは、気候変動への適応という項目の中で海運が扱われており、具体的には、気候変動に伴う極端な気象現象の観測システムの開発、適応に係る研究事業の支援、適応に係るインフラの整備が含まれる。この目的のために、9 億ユーロの予算が予定されている。

### 1.3.2 海事部門の動向と展開

パリ政治学院（SciencesPo）を通じて公表されたブルーエコノミーに関する論文<sup>86</sup>によると、海事部門はフランスの国内総生産（GDP）の約 3.6% に貢献しており、フランスは、自国のブルーエコノミーの活性化を図る上で多くの資産を有している。

海洋担当省の依頼で作成されたブルーファイナンスに関する報告書<sup>87</sup>によると、フランスの銀行（BNP パリバ、クレディアグリコル CIB、ソシエテジェネラル、CIC）が保有する海運関連のファイナンスのポートフォリオは約 4000 億ユーロに上り、これら銀

<sup>83</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/label-greenfin>

<sup>84</sup> <https://www.aft.gouv.fr/en/green-oat>

<sup>85</sup> <https://www.aft.gouv.fr/files/archives/attachments/25562.pdf>

<sup>86</sup> <https://sciencespo-alumni.fr/fr/article/economie-bleue-quand-la-finance-se-maritimise/06/12/2022/1664>

<sup>87</sup> [https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-07/Rapport\\_Finance%20bleue%20-DEF\\_0.pdf](https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-07/Rapport_Finance%20bleue%20-DEF_0.pdf)

行は同市場における欧州大手となっている。この報告書はその一方で、この数年間に、フランスの銀行の海事部門へのコミットメントが後退を見せているとも指摘している。また、フランスには持続可能な海運を専門とするファンドは数えるほどしかない。報告書はそのため、商用化や本格的な生産段階にあるプロジェクトに資金を供給するブルーエコノミー専門の VC ファンドの設立と、官民の当事者らの出資を得た、海運のグリーン化のための保証基金の設立を提言している。フランスにおいて特筆すべき、持続可能な海事部門向けのファイナンスの動きとイニシアチブとしては、以下を挙げることができる。

- 公的投資銀行 BPI フランス

公的投資銀行である BPI フランス<sup>88</sup>は、海事部門の脱炭素化の動きを支援している。同行は主に、海運会社 CMA CGM と提携を結んでいる。同行を通じて、CMA CGM は、国内の海事産業の脱炭素化戦略の実行を助けるため 2 億ユーロを投資した。うち国内の漁業部門の脱炭素化には 2000 万ユーロの支援がなされる。

この支援は、融資、補助金、ブレンドファイナンスの形でなされる<sup>89</sup>。この提携の発表に際して、フランスの海洋担当閣外相は、他の民間企業にも同様の提携を結ぶよう促した。BPI フランスのプレスリリース<sup>90</sup>によると、この支援は、フランスの 2030 年までの海事部門戦略の一部をなすものだが、この戦略においては、現政権の任期満了（2027 年春季）までに、海事部門のイノベーションと脱炭素化のために 3 億ユーロの資金を投じることが目指されている。

- ゴーキャピタル・オーシャン・ファンド

ゴーキャピタル・オーシャン・ファンド（GoCapital Ocean fund）<sup>91</sup>は、2023 年 1 月に発足<sup>92</sup>した比較的に新しいファンドである。フランスにおける海事部門の革新的な企

---

<sup>88</sup> <https://www.bpifrance.com/>

<sup>89</sup> <https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/cma-cgm-embarque-la-bpi-dans-la-decarbonation-des-bateaux-de-peche-francais-1910642>

<sup>90</sup> <https://presse.bpifrance.fr/cma-cgm-dedie-une-contribution-de-200-millions-deuros-pour-la-transition-energetique-de-la-filiere-maritime-francaise-qui-sera-deployee-par-bpifrance/>

<sup>91</sup> <https://pitchbook.com/profiles/fund/23362-30F#overview>

<sup>92</sup> [https://www.gocapital.fr/wp-content/uploads/2023/01/2023-26-01\\_CP\\_Lancement\\_Impact\\_Ocean\\_Capital.pdf](https://www.gocapital.fr/wp-content/uploads/2023/01/2023-26-01_CP_Lancement_Impact_Ocean_Capital.pdf)

業の事業に資金を供給する専門のインパクト投資ファンドである。3000万ユーロ程度の規模で発足し、将来的に7000万ユーロの運用を目指している。

仏環境・省エネ庁（Ademe<sup>93</sup>）と、地域・地方のプロジェクトの支援を専門とするフランスの銀行数社（バンクデテリトワール Banque des Territoires<sup>94</sup>、バンクポピュレール・グランテスト Banque Populaire Grand Ouest<sup>95</sup>、クレディミュチュエル・アルケア Crédit Mutuel Arkéa<sup>96</sup>を含む）、そのほか数社が出資した。国も、グリーン分野のイノベーションと投資の支援プログラム「フランス 2030（France 2030<sup>97</sup>）を通じて、同ファンドに直接に出資した。このプログラムは、脱炭素化とイノベーションにそれぞれ半額ずつを振り向けている。支援先のプロジェクトの選定に当たっては、環境に有害な影響が一切ないプロジェクトであることを条件としている。

ゴーキャピタル・オーシャン・ファンドは、海洋の保護、海事セクターの脱炭素化、海事産業の持続可能性の向上につながる事業への資金提供を専門とする旨を公言している<sup>98</sup>。同ファンドの発足式典で、海洋担当閣外相は、海事部門の脱炭素化と移行における官民パートナーシップのこの上ない好例であると言明した。同ファンドは、2030年までの海事部門戦略（France Mer 2030<sup>99</sup>）の十全な一部をなすものである。同ファンドの発足に先立ち、ゴーキャピタルは既に、デジタルとヘルステック分野で投資実績があり、また、エネルギー移行分野には2億ユーロ強を投資していた<sup>100</sup>。

- ミロヴァのサステナブル・オーシャン・ファンド

---

<sup>93</sup> <https://www.ademe.fr/>

<sup>94</sup> <https://www.banquedesterritoires.fr/>

<sup>95</sup> <https://www.banquepopulaire.fr/bpgo/>

<sup>96</sup> [https://www.cm-arkea.com/banque/assurance/credit/mutuel/c\\_13273/en/home-page?nav=public](https://www.cm-arkea.com/banque/assurance/credit/mutuel/c_13273/en/home-page?nav=public)

<sup>97</sup> <https://www.economie.gouv.fr/france-2030#:~:text=Le%20plan%20%2C%20AB%20France%202030%20%2C%20BB%2C,moiti%C3%A9%20aux%20actions%20de%20d%C3%A9carbonation.>

<sup>98</sup> 以下の紹介用小冊子の3ページを参照: [https://www.gocapital.fr/wp-content/uploads/2023/01/2023-26-01\\_CP\\_Lancement\\_Impact\\_Ocean\\_Capital.pdf](https://www.gocapital.fr/wp-content/uploads/2023/01/2023-26-01_CP_Lancement_Impact_Ocean_Capital.pdf)

<sup>99</sup> <https://www.mer.gouv.fr/francemer2030>

<sup>100</sup> 紹介小冊子の4ページ

ミロヴァ（Mirova）<sup>101</sup>は、フランスの国有有限責任会社で、資産運用会社として、サステナブル・オーシャン・ファンド「SOF（Sustainable Ocean Fund<sup>102</sup>）」を運営している。同ファンドは、漁業、養殖、循環経済、海洋保全の分野で持続可能な経済的リターンをもたらすことができる海洋および沿岸のプロジェクトや企業に対して先導的なインパクト投資を行うことを専門とする。同ファンドは、持続可能な海産物生産から、海洋廃棄物およびプラスチック汚染の解決法、新たな海洋保護区の創設までの様々な領域で投資を行う。2020年時点で、同ファンドのコミットメント総額は1億3200万ドルに達した。

- ブルー・オーシャン・ファンド

ブルー・オーシャン・ファンド（Blue Ocean Fund<sup>103</sup>）は2021年に、公的研究機関の仏海洋利用研究所（Ifremer<sup>104</sup>）の協力を得て発足した。持続可能な養殖、海洋データ、海藻およびプランクトン由来の食品、プラスチック代替品、海洋再生可能エネルギー、海運の脱炭素化の分野で事業を展開する企業に資金を供給する。フランスに本拠を置く資産運用・サステナブル投資ソリューションの専門企業であるSWENキャピタルパートナーズ（SWEN Capital Partners<sup>105</sup>）が同ファンドを運用している。同社は、資産運用事業の全体にESG基準を統合しており、2017年以来、気候戦略の実施を続けていると説明している。

2023年3月に、ブルー・オーシャン・ファンドの運用資産額は1億7000万ユーロに達した。年金ファンドや保険会社、銀行、政府系ファンド、ファミリーオフィスなどの欧米の機関投資家が全体のコミットメント額の85%超を占めている。同ファンドによる投資の対象となった持続可能な海事プロジェクトや企業の中には、ノルウェーに本社を置き、世界的に海運業向けに環境配慮型の水面下船殻の清掃サービスを提供するECOサブシー（ECOsubsea<sup>106</sup>）や、エンジン駆動の船舶をハイブリッド電気駆動

---

<sup>101</sup> <https://www.mirova.com/en>

<sup>102</sup> [https://www.mirova.com/sites/default/files/2020-08/2020-328-valide%CC%81%20CCCI-PR\\_SOF%20Final%20Closing\\_Jul%2020201\\_revu%20compliance%20EN.pdf](https://www.mirova.com/sites/default/files/2020-08/2020-328-valide%CC%81%20CCCI-PR_SOF%20Final%20Closing_Jul%2020201_revu%20compliance%20EN.pdf)

<sup>103</sup> <https://www.swen-cp.fr/en/site/parameters?url=https%3A%2F%2Fparametersservices.ofivalmo.fr%2FgetFile%3Ffid%3D6412bcaf2d9ed%26filename%3D6412bcaf2d9ed-document-6412bcaf2ebb0.pdf%26type%3D3>

<sup>104</sup> <https://www.ifremer.fr/fr>

<sup>105</sup> <https://www.swen-cp.fr/en/company>

<sup>106</sup> <https://ecosubsea.com/>

に改造するソリューションを開発する仏企業ブルーナヴ（BlueNav<sup>107</sup>）がある。このほか、ビッグデータの分析を通じて、燃料消費と温室効果ガスの排出の顕著な削減を海運業向けに可能にするソフトウェアを開発する仏企業スピネルジー（Spinergie<sup>108</sup>）も投資の対象となった<sup>109</sup>。

---

<sup>107</sup> <https://bluenav.com/>

<sup>108</sup> <https://www.spinergie.com/>

<sup>109</sup> プレスリリースの 2 ページ

## 1.4 ドイツ

### 1.4.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向

フランスと同様に、サステナブルファイナンスに関する EU の法令の枠組みとタクソノミーが直接に適用される。これらの規則と並んで、この件についてドイツは一連のイニシアチブを導入した。

- 政府および金融当局によるサステナブルファイナンス戦略

ドイツのサステナブルファイナンス戦略<sup>110</sup>は、ドイツ財務省と環境・経済省が 2021 年 5 月に共同で採択した指針を示す法令外文書である。環境保護、気候変動対策、持続可能性に関する要件についての規制の枠組みの支えとする目的で策定された。これにはまた、サプライチェーンにおける人権関連の確認作業等の社会関係の側面も含まれている。的を絞った形で金融業者のリスク管理の改善を図り、金融市場の安定性を確保することも目的としている。2019 年 6 月に連邦財務省（BMF）と連邦環境・自然保護・原子力安全省（BMU）が共同で設置したサステナブルファイナンス諮問委員会<sup>111</sup>は、サステナブルファイナンス戦略の立案と実行に助言と支援を与えることを任務としている。同委員会は、科学研究界、経済界、政界、市民社会の代表者らにより構成されている。

金融システムの安定性と健全性を確保する任を負う当局機関のドイツ連邦金融監督庁（BaFin）は、固有の「サステナブルファイナンス戦略<sup>112</sup>」を定めている。同戦略文書は、「持続可能性の分野における法規はこの数年間で極めて大きく発達してきた。さらに、投資家が、投資決定において、ESG 基準を考慮に入れることが増え、投資家が、自らの投資を通じて、持続可能性にインパクトを与えることを望む場合も増えた」<sup>113</sup>と指摘している。連邦金融監督庁は、自らの監督業務への持続可能性の統合を中期的な目標に掲げており、これを今後数年間の重点分野に設定している。同戦略には、気候関連の金融リスクの適切な管理に関する助言と、主に投資家への信頼性の高

---

<sup>110</sup>

[https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Press\\_Room/Publications/Brochures/sustainable-finance-strategy.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=8](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Press_Room/Publications/Brochures/sustainable-finance-strategy.pdf?__blob=publicationFile&v=8)

<sup>111</sup> <https://sustainable-finance-beirat.de/en/home/>

<sup>112</sup> [https://www.bafin.de/EN/DieBaFin/Sustainable\\_Finance\\_Strategie/SF\\_Strategie\\_node\\_en.html](https://www.bafin.de/EN/DieBaFin/Sustainable_Finance_Strategie/SF_Strategie_node_en.html)

<sup>113</sup> 同戦略文書の序論を参照

い情報の提供を通じたグリーンウォッシングの予防と対策に関する助言が含まれている。

- サステナブルファイナンスに関するナレッジ・プラットフォーム

ドイツ環境庁（UBA: Umweltbundesamt）は、サステナブルファイナンスに関するナレッジ・プラットフォーム<sup>114</sup>を開設した。その目的は、この案件での知識の集積場所を提供することであり、専門家や政策決定者だけでなく、広く一般向けに提供される。「サステナブルファイナンスに関するリテラシー」の発展に貢献するため、科学的に健全で容易にアクセス可能な情報を提供することがその目的である。例えば、国と世界の両方のレベルで、サステナブルファイナンスの分野における関係当事者の概要<sup>115</sup>と実際上の機能のあり方<sup>116</sup>などが説明されている。

- グリーンボンド

2023年より、ドイツ政府は、金融市場における持続可能性を推進する目的で、いわゆるグリーン独連邦証券（Green German Federal securities）<sup>117</sup>を発行している。この債券は、通常の連邦債と同様の性質を有しているため、「グリーンツインズ」とも呼ばれている。違いは、調達資金が、気候変動対策、環境保護、自然の保全のための予算的支出に振り向けられることにある。

グリーン独連邦証券には、次の5つの主要なグリーン支出項目が割り当てられている。

1. 輸送
2. 国際協力
3. 研究、イノベーション、意識向上

---

<sup>114</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/nachhaltiges-finanzsystem/wissensplattform-sustainable-finance>

<sup>115</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/wissensplattform-sustainable-finance-akteure#undefined>

<sup>116</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/wissensplattform-sustainable-finance-0#aufgabe-des-finanzsektors-aus-gesamtgesellschaftlicher-perspektive>

<sup>117</sup> <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Topics/Priority-Issues/Climate-Action/green-german-federal-securities-restricted/green-german-federal-securities.html#>

#### 4. エネルギー・工業

#### 5. 農業、森林景観、生物多様性

これらの項目を特定することで、財務省は、「グリーン支出とそのインパクトに関する透明性」を醸成することを目指している<sup>118</sup>。

ドイツ政府は 2023 年 9 月 28 日に、2021 年に発行されたグリーン独連邦証券に関するインパクト調査報告を公表した<sup>119</sup>。この「グリーンボンド・インパクト報告書 2021」<sup>120</sup>は、2021 年に発行されたグリーン連邦証券の収入が割り当てられた 2020 年予算におけるグリーン支出が、気候、環境および自然の保全に及ぼしたインパクトについて、透明で信頼性のある情報を投資家に提供するものである。

2023 年 3 月 30 日に、ドイツ政府は、2022 年に発行されたグリーン連邦証券の収入用途について発表した。発表された「グリーンボンド用途報告書 2022」<sup>121</sup>は、2021 年に決定された、グリーンとの認定を受けた気候変動対策、環境保護および自然の保全の分野の連邦予算上の支出項目のうち、2022 年に発行のグリーン独連邦証券の収入が割り当てられた分についての、透明で信頼性の高い情報を投資家に提供するものである。

これら 2 本の報告書によると、1550 万ユーロのグリーンボンド収入が、海事研究プログラム<sup>122</sup>の支援のために充当された。このプログラムは、ドイツの海事産業の技術的な優位と国際競争力の維持を支援し、同産業界がドイツの環境政策上の目標達成の

---

<sup>118</sup> 連邦財務省の以下の専用ウェブサイトを参照:

<https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Topics/Priority-Issues/Climate-Action/green-german-federal-securities-restricted/green-german-federal-securities.html#>

<sup>119</sup> <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Topics/Priority-Issues/Climate-Action/green-german-federal-securities-restricted/green-bond-impact-report-2021.html>

<sup>120</sup> [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Topics/Priority-Issues/Climate-Action/green-german-federal-securities-restricted/green-bond-impact-report-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Topics/Priority-Issues/Climate-Action/green-german-federal-securities-restricted/green-bond-impact-report-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=4)

<sup>121</sup> <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Topics/Priority-Issues/Climate-Action/green-german-federal-securities-restricted/green-bond-allocation-report-2022.html>

<sup>122</sup> <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/maritimes-forschungsprogramm.html>



ために貢献する能力を高めることを目的に、ドイツの海事産業に戦略的な支援を与えるという趣旨のものである。

#### 1.4.2 海事部門の動向と展開

船舶ファイナンスの分野における動きと新展開については、ドイツにおける状況に関する詳細な現状把握を提示している 2 件の研究がある。また、船舶ファイナンスに特化した銀行 1 社が、海事部門の当事者らを支援する上で重要な役割を果たしている。

- 船舶ファイナンスの現状に関する研究

海事ファイナンス研究グループ（ハンブルク経営学院）が発表した研究<sup>123</sup>は、特に海事産業界の中小企業の財務状況が過去数年間で顕著に悪化したと結論している。この研究によると、銀行はリスクへの忌避感を強めており、融資に当たりより多くの保証を求めるようになった。しかるに、業界企業の側では、グリーン化に向けて数百万ユーロの投資を迫られている。この研究をまとめた専門家らが新たな資金調達の方法を提案しているのはそのためである。著者らは、研究の 5 年から 10 年先というスパンで、どのような推進技術が海運において支配的になるか誰にもわからず、そのために、銀行側は与信を手控えていると指摘している。

著者らは新たな与信の方法を示唆している。まず、船主、造船所、サプライヤーが揃って銀行に融資を申請し、銀行が必要な額の与信に応じる。銀行は同時に、融資のリスクを特別目的会社に移転する。目的会社には、企業、団体、そして、国営の投資・開発銀行である KfW<sup>124</sup>が共同で支援を与える。このようにすれば、元受けの民間銀行が自ら融資を証券化する必要がなくなる。

連邦政府を主要設立者とし、ドイツの 5 州と海事部門の主要な団体も加入する独立機関のドイツ海事センター（本拠：ハンブルク）の依頼で作成された別の研究<sup>125</sup>は、

---

<sup>123</sup> [https://stiftungsprojekt-kapitalmarktunion.de/fileadmin/Stiftungsprojekt\\_Kapitalmarktunion/Dokumente/Gutachten/2022\\_Unternehmensfinanzierung\\_der\\_maritimen\\_Industrie\\_Deutschland/MFiRG\\_Studie\\_2022.pdf](https://stiftungsprojekt-kapitalmarktunion.de/fileadmin/Stiftungsprojekt_Kapitalmarktunion/Dokumente/Gutachten/2022_Unternehmensfinanzierung_der_maritimen_Industrie_Deutschland/MFiRG_Studie_2022.pdf)

<sup>124</sup> <https://www.kfw.de/kfw.de-2.html>

<sup>125</sup> <https://dmz-maritim.de/presse-chancen-fuer-die-etablierung-nachhaltiger-finanzierungsinstrumente-nutzen/>

環境配慮型の船舶の建造を計画する海運会社に資金を供給するファンドの設立を勧告している。オランダが船舶債務ファンド（NSDF）により行っているように（以下の1.5.2を参照）、連邦政府が保証を与えて投資を支援する。この研究によると、船舶ファイナンスに関して他国への依存が生じる脅威もあるという。この研究は、2008年の経済・金融危機以来で、アジアの貸付国が次第に支配的な役割を果たすようになってきたと指摘している。

- KfW-Ipex 銀行

KfW-Ipex 銀行（KfW IPEX-Bank GmbH<sup>126</sup>）は、ドイツの復興金融公庫（KfW）の100%子会社で、2008年1月1日以来、ドイツの銀行法<sup>127</sup>の適用下にある法的に独立した銀行組織として運営されている。同行は、KfWグループにおいて輸出とプロジェクトのファイナンスを担当しており、環境と気候の保護に配慮しつつ、輸送とインフラを主な事業の対象としている。船舶ファイナンスではドイツ最大手であり、世界でもトップ10社に入る。

同行は、ドイツ国内と欧州内の造船所で建造され、世界に輸出される船舶、欧州の船主による新規造船および既存船舶の改修、欧州製の装備や部品を用いて世界で建造される船舶を対象に、資金提供を行っている。KfW-Ipex 銀行は、責任ある海運融資のための世界的な枠組みであるポセイドン原則に加入している。

---

<sup>126</sup> <https://www.kfw-ipex-bank.de/Business-sectors/Mobility/Maritime-Industrie/>

<sup>127</sup> [https://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/EN/Aufsichtsrecht/dl\\_kwg\\_en.html](https://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/EN/Aufsichtsrecht/dl_kwg_en.html)

## 1.5 オランダ

### 1.5.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向

オランダは EU 加盟国であり、オランダにはサステナブルファイナンスに関する EU の法令の枠組みとタクソノミーが直接に適用される。

サステナブルファイナンスの分野で先進的であるとみなしうるオランダではあるが、オランダ中央銀行がまとめた最近の研究<sup>128</sup>は、気候のための投資にまだいくつかの障害が残っていることを明らかにしている。例えば、炭素価格が低めであり、政府の政策の展望も不明確であるために、リスクに比して投資から得られる利益は小さい。その結果、二酸化炭素排出が多い企業が資金を確保する上で持続可能性のための十分なインセンティブを得られていないと、この研究は指摘している。

こうした状況を改善するため、オランダは、EU の法令の枠組みとは別に、数多くのイニシアチブを開始している

- オランダ中央銀行のサステナブルファイナンス・プラットフォーム

2016 年に、オランダ中央銀行（DNB：De Nederlandsche Bank）は、オランダの金融部門の当事者ら、規制機関、関係省庁が持続可能性に関するイニシアチブに取り組む場として、サステナブルファイナンス・プラットフォーム<sup>129</sup>を開設した。金融部門におけるサステナブル分野への資金提供に関する意識を喚起し高めることを目的に設置され、サステナブルファイナンスの障壁の除去や、持続可能性に関するイニシアチブを巡る協力の推進などを通じて、オランダにおける持続可能性の推進を目指すものである。オランダ中央銀行のほか、オランダ銀行連合会、オランダ保険連合会、オランダ投資ファンド・資産運用会社連合会、財務省、経済・気候政策省などが参加している。

- グリーンボンド

---

<sup>128</sup> [https://www.dnb.nl/media/Objfjgwu/sustainable\\_-finance.pdf](https://www.dnb.nl/media/Objfjgwu/sustainable_-finance.pdf)

<sup>129</sup> <https://www.dnb.nl/en/green-economy/sustainable-finance-platform/>

2019年に、政府はグリーンボンド・フレームワーク<sup>130</sup>を公表し、オランダ初の「グリーン国債（DSL）2040」を発行した。この発行により、オランダは、堅牢なグリーン資本市場の実現を支援し、同市場の活性化を進めることを目指した。オランダはこうして、グリーンボンドの発行主体として初めてトリプル A の格付けを得た国になった<sup>131</sup>。この起債で得られた資金は、太陽光、海洋再生可能エネルギー、低炭素の陸運、気候変動への適応のための治水インフラ、建物の断熱性向上のために投資される。

EU タクソノミーは、オランダのグリーンボンドの機能のあり方に直接の影響を及ぼしている。2022年5月に、オランダ国債庁のグリーンボンド・フレームワークは、EU タクソノミー委任法に適合する形に修正がなされた。これに加えて、この更新後のグリーンボンド・フレームワークは、2023年6月13日に欧州委員会が発表したところの、洪水リスクの予防と保護、洪水および干ばつのリスクの自然に依拠した予防と保護のソリューションについて、提案された EU タクソノミーの基準に適合する形になった。

2023年10月17日に、オランダ国債庁は、新たに20年物のグリーン国債（DSL）を再び発行し、49億8000万ユーロ相当を得た。この国債に対応する支出項目は、洪水リスクの自然に依拠した予防を対象としている。それだけでなく、再生可能エネルギー、エネルギー効率性、クリーンな輸送手段も対象としている<sup>132</sup>。

#### ● 機関投資家の重要性

オランダ政府下の研究部署である TNO が作成した報告書<sup>133</sup>は、クリーンエネルギーシステムへの移行において機関投資家が重要な役割を果たす可能性について検討している。さらに、機関投資家からエネルギー移行への資金の流れの規模とスピードに影響を及ぼしうる諸要因についても検討している。報告書は、オランダの機関投資家には、エネルギー移行を成功させることができるだけのレベルに投資を加速し、規模を

---

<sup>130</sup> <https://english.dsta.nl/subjects/green-bonds#:~:text=By%20issuing%20the%20Green%20Bond,volume%20of%20%E2%82%AC4.98%20billion>

<sup>131</sup> <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/e32461f6-en/index.html?itemId=/content/component/e32461f6-en>

<sup>132</sup> <https://english.dsta.nl/subjects/green-bonds#:~:text=By%20issuing%20the%20Green%20Bond,volume%20of%20%E2%82%AC4.98%20billion>

<sup>133</sup> <https://www.tno.nl/en/sustainable/system-transition/energy-transition-pathways/financing-energy-transition-accelerating/>

拡大する資金力があると指摘。さらに、非上場企業やプロジェクトに出資を拡大することで、エネルギー移行の加速と規模の拡大に貢献できるとした。他方、資産運用会社とその顧客の両方に、投資ポートフォリオの運用先の決定方法に関する現状を変える上で、果たすべき重要な役割があるとも指摘した。

### 1.5.2 海事部門の動向と展開

オランダでは、海事部門におけるサステナブルファイナンスの振興を目指して、政府機関と民間部門の両方が様々な措置や取り組みを展開している。

- ファイナンス面を含めた造船戦略の見直し

オランダ政府が10月に採択した<sup>134</sup>造船業に関する新たな戦略<sup>135</sup>は、資金調達の問題についても扱っている。この戦略文書は、造船業が資金調達の条件が悪いため苦しめられることが多いと指摘。その対策として、資金調達と税制に関する一連の支援措置について言及している。

その中には、既存の輸出信用保険も含まれる。輸出関連の取引について、運転資本の80%までを付保するというものである。造船業は、輸出向けの造船プロジェクトのかなりの部分にこの保険を利用している。戦略文書はさらに、代替的なファイナンスの手段の導入可能性に関する調査を2024年に行うと予告している。この戦略文書の準備の過程で造船業界が提出したコメントは、運転資本を供給する官民ファンドが設立できれば喜ばしいと指摘していた。この点では、水利と持続可能性に係るすべての案件を専門に扱う公的銀行であるオランダ水道整備金融公庫<sup>136</sup>（NWB）の協力が見込まれている。

- 船舶ファイナンスの民間ファンド

今回の調査では、船舶ファイナンスの分野でテラーメイドのソリューションを提供する民間のファンドが数多く確認できた。下記のPROW グリーン・ SHIPPING・ファンドと、ある程度の範囲内でNesec SHIPPING・デット・ファンドを例外として、

---

<sup>134</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/10/26/kabinet-en-sector-versterken-scheepsbouw-noodzaak-vergroenen-en-veiligheid>

<sup>135</sup> <https://open.overheid.nl/documenten/700c6d90-4922-4ad5-ab4c-448853015fee/file>

<sup>136</sup> <https://nwbbank.com/en>

今回の調査からは、持続可能性関連の基準がこれらのファンドにおいては存在しないか、優先的には扱われていないことがうかがわれる。

#### PROW グリーン・ SHIPPING・ファン

グリーン・ SHIPPING・ファン (Green Shipping Fund)<sup>137</sup>は、4億2000万ユーロ規模のプライベートデットファンドであり、オランダの投資会社 PROW キャピタル<sup>138</sup>が運営している。同ファンドは、自らが定める ESG 基準に合致すると共に、IMO による 2030 年および 2050 年の排出量目標と EU グリーン・ディールに沿った排出量削減を達成できる新造船および既存船舶または改造に係り、船主に融資を行っている。この融資の対象となるには、関連する排出量規制よりも良好なパフォーマンスを示す船舶であることを要する。融資の平均的な規模は、1500 万ユーロから 5000 万ユーロ程度であり、厳格な基準の存在ゆえに、同ファンドへの出資者らは、欧州における近海船および遠距離航行船の船主向けに、競争力のある費用で、引き渡し前と引き渡し後のいずれでも有担保シニアローンを提供できると説明している<sup>139</sup>。

#### NBZ NV:

NBZ (Nederlandse Beleggingsmaatschappij voor Zeeschepen NV<sup>140</sup>) は、2006 年に設立された上場投資会社であり、ばら積み貨物船からガスタンカーに至る各種の海洋航行船舶に投資している。長期用船契約の下にある既存の海洋航行船舶のみを投資対象としている。2014 年に、NBZ マネジメント BV と NBZ は、ファンドの規模を 1500 万ドル程度増やす目的で、投資会社の Annexum<sup>141</sup>と長期提携契約を結んだ。現在では同ファンドの運営は Annexum が担っている。

#### Nesec SHIPPING・デット・ファン

Nesec<sup>142</sup>は、オランダの金融機関であり、船舶購入向けの融資を提供している。1946 年に、オランダの民間造船会社数社の発議で発足した。同社はまず、外国の船主への

---

<sup>137</sup> <https://www.prow-capital.com/green-shipping-fund/>

<sup>138</sup> <https://www.prow-capital.com/about/>

<sup>139</sup> <https://splash247.com/dutch-green-shipping-fund-launches/>

<sup>140</sup> <https://www.nbzfonds.nl/page/6/over-nbz>

<sup>141</sup> <https://www.annexum.nl/beleggingsfondsen/overigebeleggingsfondsen/nederlandse-beleggingsmaatschappij-zeeschepen/>

<sup>142</sup> <https://nesec.nl/en/about-nesec/>

船舶の販売事業を開始した。その後、船舶の資本集約性の高さゆえに、融資事業にも乗り出し、1970年代にはこちらが主要な事業となった。現在、同社は、オランダの海事クラスターへの融資を主要な事業としている。これに加えて、海事関連とオフショアの資本財の長期的ファイナンスのためのファンドも運営している<sup>143</sup>。

Nesec が有する長い歴史は、海事分野とそれに関連する金融商品に関する専門的な知識を有していることの保証と考えられている。同社は従来、顧客である船主にモーゲージローンを提供してきた。現在では、オランダの海事部門の将来を切り開くために、別種のファイナンスにも力を入れている。

Nesec が運営する個別的なファンドである SHIPPING・DEBT・FUND<sup>144</sup> (NSDF) は、2億5000万ユーロの規模を有する。同ファンドは、持続可能性の分野でのファイナンスの確保の障害を除去することを目指し、海運のための起爆剤となることを目指している。同ファンドはまず、近海の海事セクターとその周囲に形成されているクラスターの振興を目的にモーゲージローンを提供。近海海運は、オランダの海運業全体にとって重要な部門である。ファンドの船舶ローンのポートフォリオの構成は多様化しており、新造船と中古船舶の両方が含まれる。同ファンドは、EU とオランダ政府から認可を得ており、外部の格付け会社からクレジットリスクの格付けも得ている。

同ファンドは、近海船の購入または改造を計画する船主を主な顧客としている。船舶1隻につき、300万ユーロから1500万ユーロまでの融資を提供することができる。

同ファンドの融資条件は以下の通り<sup>145</sup>。

- ▶ オランダに所在する船主であること
- ▶ 融資額の40%相当額以上を自ら支払えること
- ▶ 環境関連の一定の要件を満たすこと
- ▶ 対象船舶は船齢が9年未満であり、トン数が1000~1万5000DWT

---

<sup>143</sup> <https://nesec.nl/en/>

<sup>144</sup> <https://nesec.nl/en/fund-management/#nsdf>

<sup>145</sup> <https://business.gov.nl/subsidy/nesec-shipping-debt-fund-loan/>

対象となる船舶の種類は以下の通り。

- ▶ ばら積み貨物船またはプロジェクト輸送
- ▶ 多目的貨物船
- ▶ オフショア施設またはオフショア関連
- ▶ リーフアー
- ▶ 鉱物油または食用油の油槽船
- ▶ ガスタンカーまたはケミカルタンカー



## 1.6 デンマーク

### 1.6.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向

デンマークは EU 加盟国であり、1.1 にて扱った関連政策の適用を受ける。デンマークは、エネルギー分野を含めて、グリーン移行で先行していることで知られる国のひとつである。その結果、堅固なグリーンファイナンスの枠組みが構築されている。グリーンプロジェクトに向けた数多くの政治的イニシアチブが始まっており、政府がグリーン移行を推進する上で重要な役割を担っていることをうかがわせている。

例えば、2021 年には、脱炭素化の技術開発の支援を目的として、野心的な Power-to-X 戦略<sup>146</sup>が採択された。さらに、政府は、2030 年までに最大で 14GW の洋上風力発電容量を達成することを目指す洋上風力合意を承認した。デンマークが 2050 年のネットゼロ達成という目標を追求する中で、グリーン投資の需要は増加を続けるであろう<sup>147</sup>。デンマークとその機関投資家らは、グリーン移行への資金提供のために多くの資本を投下している。

#### ● グリーンボンド

2022 年以来、デンマークは、経済の持続可能性への移行を支援し、その資金提供を専門とするグリーン資本市場の育成を目的として、グリーン国債の発行を続けてきた。これは、パリ協定と国連の持続可能な開発のための 2030 アジェンダの目標達成のために必要な大規模な投資を支援するために必要だった<sup>148</sup>。

グリーンボンドの起債は、デンマークのグリーンボンド・フレームワーク<sup>149</sup>に即してなされた。EU の持続可能な経済活動の分類（「EU タクソノミー」）における基準が、グリーン支出として認定可能かどうかの評価のために用いられた<sup>150</sup>。

---

<sup>146</sup> <https://ens.dk/en/our-responsibilities/power-x>

<sup>147</sup> [https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG\\_WhitePaper\\_Financing2023\\_210x297\\_V06\\_Web.pdf](https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG_WhitePaper_Financing2023_210x297_V06_Web.pdf)

<sup>148</sup> <https://www.nationalbanken.dk/en/government-debt/funding-strategy/green-bonds>

<sup>149</sup> <https://www.nationalbanken.dk/media/qd3gdvz0/kingdom-of-denmark-green-bond-framework-booklet.pdf>

<sup>150</sup> <https://www.nationalbanken.dk/en/government-debt/funding-strategy/green-bonds>

グリーン支出として認定可能なのは、風力および太陽エネルギーを含む再生可能エネルギーの生産支援と、デンマークの輸送部門のグリーン移行支援である。

- ペンションファンドの ATP の役割

ATP はデンマーク最大のペンションファンドであり、長期的な見地から投資を行っている。目標は、「2025 年までに 1000 億デンマーククローネ、2030 年まででは 2000 億デンマーククローネのグリーン投資を行うことで、これにより、ATP はデンマーク最大のグリーン投資家となる。」<sup>151</sup> ATP は、国民の年金受給を長期的に保障するために世界的に幅広い企業に投資すると共に、グリーン移行の資金提供において主要な役割を演じている。ATP は、生物多様性の損失を最小限にとどめることを目指しており、そのために、投資対象候補企業の持続可能性戦略においてこのテーマを重視するようになっている。

「生物多様性へのインパクトを最小限にとどめる企業は、未来に向けてよりよく準備する企業である」というのがその理由である<sup>152</sup>。ATP はそのため、投資先の企業に対して、サプライチェーンのマッピングを行い、生物多様性への自社のインパクトを特定するよう求めている。ATP は協力先の企業との対話を通じて、生物多様性への悪影響を特定、評価し、その軽減に努めるよう奨励している。それに加えて、デンマークの企業各社は ATP による評価の対象となっており、ATP はこれにより、グリーン化の未来への進歩と将来の法令改正を準備する上で各社をサポートすると共に、ATP 自らの投資の保護を図っている<sup>153</sup>。

- ダンスケ銀行

---

<sup>151</sup> <https://www.atp.dk/en/responsible-investments#:~:text=Denmark's%20largest%20green%20investor&text=We%20have%20climate%20ambitions%20because,and%20DKK%20100bn%20by%202025.>

<sup>152</sup> [https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG\\_WhitePaper\\_Financing2023\\_210x297\\_V06\\_Web.pdf](https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG_WhitePaper_Financing2023_210x297_V06_Web.pdf) page 21

<sup>153</sup> [https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG\\_WhitePaper\\_Financing2023\\_210x297\\_V06\\_Web.pdf](https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG_WhitePaper_Financing2023_210x297_V06_Web.pdf) page 23

ダンスケ銀行は、デンマークだけでなく北欧諸国全体の大手金融機関のひとつであり、より持続可能な経済への移行に向けたソリューションの支援に貢献している。以下の 2.6 において詳しく扱う<sup>154</sup>。

## 1.6.2 海事部門の動向と展開

業界団体であるデンマーク海事連合会（Danske Maritime）によると、デンマークの海事産業は世界市場において強い地位を保っている。デンマーク海事産業界の企業の 87%は、他の国に親会社または子会社を有している。また、世界の離れた場所に最初に進出するのは海事産業界の企業である場合が多く、そうして世界の成長と富の増大に貢献している。デンマークの海事産業界は、研究開発とイノベーションに恒常的に取り組んでいることに特徴がある。デンマークの海事産業界の企業の 45%がイノベーションに力を入れており、この割合は、デンマークの工業部門企業全体の 20%と比べて高い。デンマークの海事産業界で成功を取めた多くの企業のおかげで、業界は世界で重要な地位を保っており、世界で競争が高まる中でそうした地位を維持するためには、恒常的な特段の努力が必要とされている<sup>155</sup>。

### ● デンマーク海事ファンド

2005 年 7 月 13 日に、デンマーク船舶融資ファンド（Danmarks Skibskreditfond）を有限会社デンマーク船舶ファイナンス（Danmarks Skibskredit）に改組する法律をデンマーク国会が可決し、これに伴い、デンマーク海事ファンド<sup>156</sup>が発足した。同ファンドの資産の 10%をデンマーク船舶ファイナンスの株式が占めており、それからのリターンがファンドの主要な収入となっている。

デンマーク船舶ファイナンス<sup>157</sup>は、ナスダック・ノルディックでカバードボンドを発行して資金を得ている。デンマークの海事部門の発展のための恒常的な資金源を確保することを目的とした船舶ファイナンス機関であり、デンマークの証券市場監督当局の監督下に置かれている<sup>158</sup>。デンマーク船舶ファイナンスの目的は、デンマークに

<sup>154</sup> <https://danskebank.com/-/media/danske-bank-com/pdf/investor-relations/debt/green-bonds/danske-bank-green-finance-framework-november-2022.pdf>

<sup>155</sup> <https://danskemaritime.dk/presentation-of-the-danish-maritime-industry/>

<sup>156</sup> <https://www.dendanskemaritimefond.dk/>

<sup>157</sup> <https://www.shipfinance.dk/>

<sup>158</sup> <https://www.shipfinance.dk/company/about-us/>

において船舶ファイナンスを提供することにある。同社は、あらゆる段階にある船主のために短期および長期の融資の供給源となることを目指している。

デンマーク海事ファンドが 2005 年に発足して以来で、デンマーク船舶ファイナンスは、およそ 8 億デンマーククローネの配当金を同基金に支払った。デンマーク海事ファンドからの補助金やシード資金は、グリーン移行やデジタル移行を強化するようなデンマークの海事部門における事業や、国連の持続可能な開発目標の達成に重点を置いている事業に限って付与される<sup>159</sup>。

デンマーク船舶ファイナンスは、5 つの戦略的な分野で事業を展開している。それは、海事部門の革新的な商用プロジェクトへのアーリーステージでの資金提供（特にスタートアップ）、海事部門の事業の発展、海事部門における育成と採用の取り組みの発展、海事部門における研究事業、海事部門の従業員の能力養成（MBA 奨学金制度）の 5 つである。主要なテーマはデジタル化、自動化、グリーン移行<sup>160</sup>。より正確には、資金提供の対象となる事業には以下が含まれる。

- ▶ ブルー・デンマーク（海事部門の連合組織）のグリーン移行に貢献する事業
- ▶ 海事部門における研究事業
- ▶ 製品開発と新たなビジネスモデルの開発
- ▶ 採用と採用ブランディング
- ▶ 海事部門における教育の発展と未来に向けて海事部門に必要な労働力のスキル開発
- ▶ 国連の持続可能な開発目標の 17 の目標を支援する海事部門における事業（気候、環境、循環経済、イノベーション、教育、機会平等に関するもの）
- ▶ 一般にブルー・デンマークの認知を高める事業（政治的なイニシアチブの支援を含む）

---

<sup>159</sup> <https://www.skibskredit.dk/media/2194/sustainability-report-10.pdf> page 21

<sup>160</sup> <https://www.dendanskemaritimefond.dk/english/>

デンマーク船舶ファイナンスが供給する資金は、（抵当資産としての）船舶の価値と、船舶の収益ポテンシャルの見込みに基づいた金額となる。標準的な供給額は、船舶の市場価値の70%を超えることはない。資金提供は常に、当該船舶の第一順位抵当権および保険譲渡担保を条件になされる。また、追加のコラテラルの設定や融資に関するその他の取り決めが案件ごとになされる<sup>161</sup>。

2022年に、デンマーク海事ファンドは、ブルー・デンマークの取り組みの継続を目的として、46件のプロジェクトに合計で4660万デンマーククローネを供給した。

2022/2023年に、デンマーク海運ファンドは、海事部門により多くの起業案件を誘致することを望んでおり、海事部門のスタートアップのプロジェクトへの資金提供を増やした。

2022年にデンマーク海事ファンドが行った資金提供の概要は次の通り。

- ▶ スタートアップへのアーリーステージの資金提供や実績ある企業のイノベーション向けに2030万デンマーククローネを割り当て
- ▶ 海事分野のカンファレンス、イベントおよびキャンペーン向けの助成や、業界および政治的なイニシアチブへの助成として、海事産業の発展に70万デンマーククローネを割り当て
- ▶ 海事分野の教育と採用キャンペーン向けに40万デンマーククローネを割り当て
- ▶ 技術、グリーン移行および事業発展の研究に1430万デンマーククローネを割り当て
- ▶ 能力開発（MBA奨学金）に40万デンマーククローネを割り当て

● ブルー・デンマークのためのデンマーク気候パートナーシップ

デンマーク気候法<sup>162</sup>は、2020年に、国会議員179人のうち167人の賛成を得て可決された。デンマーク政府は、同法により、2030年までにデンマークの温室効果ガス排出量を（1990年比で）70%削減し、2050年までにネットゼロを目指すことを約束した。同法の可決を経て、デンマーク政府は、デンマーク経済の様々な部門と共に14件の気候パートナーシップを結び、それぞれに異なる温室効果ガス排出量削減目

<sup>161</sup> <https://www.dendanskemaritimefond.dk/om-fonden/>

<sup>162</sup> [https://climate-laws.org/document/the-climate-act\\_dae7](https://climate-laws.org/document/the-climate-act_dae7)

標を設定した<sup>163</sup>。ブルー・デンマークは、これらのパートナーシップのうちのひとつに、海運および海事部門を代表して加わっている。

ブルー・デンマークの気候パートナーシップは、2つの野心的な目標を設定しており、デンマークの海事部門の一部当事者らがそれを支持している。ブルー・デンマークは、気候オフセットを用いずに2050年までに気候ニュートラルを達成することを目指している。さらに、2030年までに、初のゼロエミッション海洋航行船を就役させることを目指す。これらの目標は野心的であり、IMOの現行の世界対象の目標よりも踏み込んだ内容である。ブルー・デンマークの気候変動パートナーシップの下で、加盟企業の投資を募る6件のイニシアチブが準備され、また、政府の行動に関する15項目の勧告が提示された。これらの勧告は、エネルギー効率性、港湾・近海海運、グリーン燃料、気候外交をテーマとしている。例えば、エネルギー効率性については、気候配慮型の船舶への投資を加速させる目的で、輸出ファイナンスの提供を認めるよう政府に対して要望がなされた。グリーン燃料については、グリーン燃料を使用する船舶の試験を行うため、業界との提携を結ぶよう勧告がなされた<sup>164</sup>。

#### ● ブルーボンド

2023年6月にオーステッド (Ørsted)<sup>165</sup>は、いわゆるブルーボンドを発行した最初のエネルギー企業となった。償還期限5年の債券が1億ユーロ相当発行され、海洋関連のサステナブルファイナンス市場の多様化と拡大に貢献する起債となった。ブルーボンドの起債による調達資金は、海洋の生物多様性と持続可能な海運を対象とするイニシアチブへの資金提供に充当される。ブルーボンドの発行は、持続可能性に関する目標に投資戦略を適合させようとする投資家らからの需要の高まりにもけん引されている<sup>166</sup>。

---

<sup>163</sup> <https://climatepartnerships2030.com/the-climate-partnerships/>

<sup>164</sup> <https://climatepartnerships2030.com/the-climate-partnerships/blue-denmark/>

<sup>165</sup> デンマークの多国籍エネルギー企業

<sup>166</sup> [https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG\\_WhitePaper\\_Financing2023\\_210x297\\_V06\\_Web.pdf](https://stateofgreen.com/en/wp-content/uploads/2023/11/SoG_WhitePaper_Financing2023_210x297_V06_Web.pdf) page 21

## 1.7 ノルウェー

### 1.7.1 サステナブルファイナンスに関する政策の枠組みと動向

1.1 において概略を示した政策は、欧州経済領域（EEA）協定を通じてノルウェーにも適用される。1.1 の政策は、「EEA に有効な条項」であり、そのためノルウェーにも適用される。

- 2017 年の気候変動法<sup>167</sup>

2017 年に、ノルウェーでは気候法が可決された。2050 年までの低炭素社会への移行に向けて、2030 年までに温室効果ガスの排出量を 40%削減できるように計らう内容となった。同法は、2050 年までに低炭素社会への移行を進める中で、ノルウェーの気候関連目標の達成を後押しすることを目指している。ノルウェーは同法を通じて、1990 年実績比（経済全体）で 2030 年までに 40%以上の温室効果ガス排出量削減を約束した。ノルウェーはまた、「基準年の 1990 年比で 80～95%の温室効果ガス排出量の削減」を達成することで、2050 年までに低排出社会の実現を目指す<sup>168</sup>。「同法でいう低排出社会とは、入手可能な科学知識、世界の排出量の推移、国内の状況に照らして、パリ協定に記述されているような、地球温暖化の悪影響の回避のための温室効果ガス排出量削減がなされている社会のことである。数値では、1990 年を基準年とし、それとの比較で 80～95%の排出量削減を達成することが目標となる」<sup>169</sup>

パリ協定は、長期的な排出量削減戦略を立てるよう、すべての国々に対して求めている。ノルウェー政府は、気候・環境省による 2020 年予算案において、2050 年に向けての長期的な排出量削減戦略を提示した。この戦略<sup>170</sup>において、政府は、2050 年時点で低排出社会を実現したノルウェーの全般的な特徴として、次の 4 点を挙げている。

- ▶ 「すべての部門において低排出が実現されている。
- ▶ 森林および他の種別の土地、そして天然資源が持続可能な形で、また、温室効果ガスの排出除去と排出最小化が促進されるような形で管理されている。ノル

<sup>167</sup> <https://lovdata.no/dokument/NLE/lov/2017-06-16-60>

<sup>168</sup> <https://lovdata.no/dokument/NLE/lov/2017-06-16-60>

<sup>169</sup> [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1\\_Norway\\_Oct2020.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1_Norway_Oct2020.pdf) page 16

<sup>170</sup> [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1\\_Norway\\_Oct2020.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1_Norway_Oct2020.pdf)

ウェーの土地と水資源は、炭素吸収と、国民への資源、食糧およびエネルギーの供給に貢献している。

- ▶ 経済活動部門はグリーンで、温室効果ガスの排出量が低い。
- ▶ 都市および自治体は、温室効果ガスの排出量を最小化するべく設計されており、住民に対して良好な生活条件を提供している。」<sup>171</sup>

この戦略はまた、ノルウェーの気候政策がいかに汚染者負担の原則や、政策手段の実効性の確保、技術開発の支援、全体的な成果の評価に立脚しているかも記述している。ノルウェーの目標は低排出社会であり、低所得社会ではない<sup>172</sup>。

2050年に向けたノルウェーの低排出戦略はまた、「ノルウェー国家輸送プラン2018–2029」<sup>173</sup>白書の重要性を強調している。このプランは、輸送部門からの温室効果ガスの排出量削減の実現を目指して、輸送部門における投資のためのファイナンス枠組みをまとめている。このプランの重要な要素としては、新技術の段階的な導入、ゼロエミッション車両のためのインフラの整備、税制政策が挙げられる。

これに加えて、気候・環境省は、Enova（気候・環境省が保有する国有企業）に対して、ゼロエミッション・ファンドの設立を託し、同ファンドは2019年に発足した。ゼロエミッションのソリューションの実効ある展開を通じて、商用輸送サービスからの排出量を削減する目的で、数種の補助金などで資金提供を行うファンドである<sup>174</sup>。ゼロエミッション・ファンドは、試験を経て量産が可能な段階にあるゼロエミッション技術に基づいた船舶および車両の市場の成長を後押しすることを目指している<sup>175</sup>。海運の電動化、船舶におけるエネルギーと気候対策の支援、陸運におけるエネルギーと

---

<sup>171</sup>

<https://klimautvalget2050.no/mandate/#:~:text=The%20Climate%20Change%20Act%20sets,in%20the%20reference%20year%201990.>

<sup>172</sup>

<https://klimautvalget2050.no/mandate/#:~:text=The%20Climate%20Change%20Act%20sets,in%20the%20reference%20year%201990.>

<sup>173</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/engb/pdfs/stm201620170033000engpdfs.pdf>

<sup>174</sup> [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1\\_Norway\\_Oct2020.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1_Norway_Oct2020.pdf) page 34

<sup>175</sup>

[https://www.enova.no/download?objectPath=/upload\\_images/CE63635DD03C4B04A84297FBE8C62DF4.pdf](https://www.enova.no/download?objectPath=/upload_images/CE63635DD03C4B04A84297FBE8C62DF4.pdf) page 35



気候対策の支援、電動トラックと充電器の購入支援などが、ゼロエミッション・ファンドの支出項目である<sup>176</sup>。

低排出戦略には、ノルウェー環境庁が運営する補助金スキームである「Klimasats」も含まれる。同スキームは2016年に導入されたもので、自治体や全国レベルのプロジェクトを支援対象としている。排出量の削減、可能な削減措置への意識の喚起、気候配慮型の製品・サービスへの需要の喚起のために資金提供がなされる。気候配慮型の土地利用と輸送の立案、気候配慮型の輸送手段への投資、その他の分野における緩和措置、緩和措置のコンセプト調査、専門知識の形成と知見の共有を可能にするネットワークの構築の5分野が、補助金支給の対象となる<sup>177</sup>。

- 2022年の気候投資ファンド（CIM）

2022年に、ノルウェー開発途上国投資基金（Norfund）による気候投資ファンドの運用が開始された。「Norfundは、ノルウェー政府が出資する国有機関であり、途上国の雇用創出と貧困削減につながる経済活動を強化する政府の最重要手段である」。<sup>178</sup>気候投資ファンドは、石炭やその他の化石燃料による発電の排出量が多い途上国で再生可能エネルギーに投資することにより、世界のエネルギー移行を加速する重要な役割を果たしている<sup>179</sup>。同ファンドの目的は、途上国における再生可能エネルギーへの投資を通じて、温室効果ガスの発生を抑止および削減を進めることにある。Norfundは、[発足初年には気候投資ファンドのために]年間620万トン（CO<sub>2</sub>換算）の排出回避をもたらすプロジェクトに20億ノルウェークローネ強の拠出を約束した。向こう5年間では100億ノルウェークローネを割り当てる予定で、毎年、10億クロネがNorfundから、10億クロネが国家予算から拠出される<sup>180</sup>。

2022年に、ノルウェーの気候ファイナンスの合計額は155億ノルウェークローネに上った。その一部は、気候投資ファンドを通じて民間資本が高いレベルの投資を行っ

---

<sup>176</sup>

[https://www.enova.no/download?objectPath=/upload\\_images/CE63635DD03C4B04A84297FBE8C62DF4.pdf](https://www.enova.no/download?objectPath=/upload_images/CE63635DD03C4B04A84297FBE8C62DF4.pdf) page 35

<sup>177</sup> [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1\\_Norway\\_Oct2020.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/LTS1_Norway_Oct2020.pdf) page 35

<sup>178</sup> <https://www.norfund.no/about-norfund-2/>

<sup>179</sup> <https://www.norfund.no/the-climate-investment-fund/>

<sup>180</sup> <https://www.norfund.no/the-climate-investment-fund/>

たことに由来している。気候投資ファンドを通じて民間資本が行った投資は 56 億クローネを超えた<sup>181</sup>。

「Norfund は、1 件につき 5000 万～1 億 5000 万ドルを投資し、主に所有比率 20～35%の出資を行う。投資先の選定は、Norfund が対象としている地域の中から、最大限のインパクトが得られる投資先が選ばれる。南アフリカ、インド、スリランカ、ベトナム、フィリピン、カンボジア、インドネシア、バングラデシュの 8 か国が優先対象となる。Norfund は、外務省に代わって、気候投資ファンドの運営に当たる。気候投資ファンドの下で行われる投資は、Norfund の名義にて行われるが、同ファンドの投資とポートフォリオは、Norfund のその他の事業とは別建てで運営される<sup>182</sup>。

- DNB のグリーン・ファイナンス・フレームワーク<sup>183</sup>

DNB は、資産額ではノルウェーの最大手銀行であり、時価総額では北欧地域における大手の一角に加わっている。海運業向けの銀行業務でも世界大手の部類に入る<sup>184</sup>。DNB は、国営の有限責任会社であり、その最大株主は 34.3%株式を保有するノルウェー貿易・産業・漁業省である<sup>185</sup>。

DNB は、自行の融資と投資ポートフォリオに由来する排出量と、自らの事業に由来する排出量を、2050 年までにネットゼロ化することを全体の目標に設定している。同行は、工業部門の多数の企業と取引関係を持っているが、グリーン移行への参加に消極的な企業への資金提供の停止を決めることができる。ネットゼロの目標達成をどのように実現するかについて、いくつかの戦略方針を採用している。

1. 顧客への投融資とアセスメント：当社の顧客と当社の投資先企業への投融資の決定に気候移行関連の考慮をより一層組み入れ、当社によるアセスメントの手段も改善する

---

<sup>181</sup> <https://www.regjeringen.no/en/aktuelt/climate-finance-doubled-four-years-ahead-of-deadline/id2993012/>

<sup>182</sup> <https://www.norfund.no/the-climate-investment-fund/>

<sup>183</sup> [https://www.ir.dnb.no/sites/default/files/DNB%20Green%20Finance%20Framework\\_2023\\_Final.pdf](https://www.ir.dnb.no/sites/default/files/DNB%20Green%20Finance%20Framework_2023_Final.pdf)

<sup>184</sup> <https://www.dnb.no/en/personal/frontpage.html>

<sup>185</sup> <https://www.ir.dnb.no/share/largest-shareholders>

2. 資金配分と投資決定のプロセス：当社の資金配分と投資決定のプロセスに脱炭素化関連の考慮をより一層組み入れる
3. 気候移行への期待：当社の法人顧客と投資先企業に対して、気候変動の緩和に向けた当社の期待を明確に伝える
4. 商品およびサービス：当社のサステナブルファイナンスおよび移行ファイナンスと、投資商品およびサービスのスケールアップと拡大を図る
5. 気候に関する専門知識：当社の気候および移行に関する専門知識の恒常的な強化を進める<sup>186</sup>

DNB のクリーン輸送向けの投資は、「（車両からの）直接の二酸化炭素排出がないゼロエミッションの車両、公共交通機関向け車両、大量輸送用の車両と、それらに関連したコンポーネントならびにインフラの開発、製造、改造および購入のファイナンスとリファイナンスを目的としたローン、クレジット、投資」が対象である。資金提供の対象となるのは、「旅客輸送または貨物輸送のための（車両からの）直接の二酸化炭素の排出がない、完全電動、水素またはその他の方式の車両」と「（車両からの）直接の二酸化炭素の排出がないゼロエミッション車両に関係したインフラで、EV 充電スタンドや水素充填スタンドなど（ただしそれらに限られるものではない）」<sup>187</sup>

## 1.7.2 海事部門の動向と展開

### ● 政府のグリーン海運アクションプラン

ノルウェーの目標は、2050 年までの低排出社会の実現である。ノルウェー政府のグリーン海運アクションプラン<sup>188</sup>によると、この目標の達成に伴い、ノルウェーの内外を問わず、海事部門におけるグリーン付加価値の創造につながる多くの事業機会がもたらされる。このアクションプランは、国内の温室効果ガス排出量の削減、国内の海事産業の強化、パリ協定の目標達成に向けて世界において必要とされている技術の世

<sup>186</sup>

[https://www.ir.dnb.no/sites/default/files/DNB%20Green%20Finance%20Framework\\_2023\\_Final.pdf](https://www.ir.dnb.no/sites/default/files/DNB%20Green%20Finance%20Framework_2023_Final.pdf) page 3

<sup>187</sup>

[https://www.ir.dnb.no/sites/default/files/DNB%20Green%20Finance%20Framework\\_2023\\_Final.pdf](https://www.ir.dnb.no/sites/default/files/DNB%20Green%20Finance%20Framework_2023_Final.pdf) page 10

<sup>188</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/2ccd2f4e14d44bc88c93ac4effe78b2f/the-governments-action-plan-for-green-shipping.pdf>

界的な開発への参加を目指すノルウェーの政策を提示したものである。政府の政策は、当局と産業界の間の密接な協力を通じて準備された。

グリーン海運プログラム（GSP）は、海事セクターのグリーン化に関するノルウェー政府の戦略を前進させることを目指した官民パートナーシップである。GSPの下で、研究事業、パイロットプロジェクトの始動、理論から実践へのナレッジの転換、すべての当事者の間の対話と協力の促進が進められる。プログラムには、民間企業 103 社と政府のオブザーバー 11 機関の合計 114 のパートナーが参加する。財源の一部は、国家予算からの公的資金により、また一部はパートナーらの拠出により賄われる。プログラムは 2015 年の開始以来で、44 件のグリーン・パイロットプロジェクトが開始され、うち 14 件は完了したか、建設中となっている<sup>189</sup>。

- ノルウェー近海船舶のリスクローン・スキーム

2020 年 8 月に、ノルウェー貿易省は、近海船舶船隊の更新のための政府スキームを開始した。グリーンな船隊への更新を促し、温室効果ガスの排出削減を図る目的で、古い船舶を用いている会社が、このスキームを利用してできる限りたくさんの古い船舶の更新を実現できるようにすることを目指している。ノルウェーにおける近海船舶船隊は、様々な大きさの船舶により構成され、様々な港湾の間の航路を短期契約にて運行している点に特徴があり、古い船舶が多く就航している。低エミッションまたはゼロエミッションの技術を採用した新造船に投資するか、既存の船舶を改造して低エミッションまたはゼロエミッション船舶にする投資を行う場合に、リスクローンが認められる。リスクローン・スキームは、一般適用免除規則（GBER）<sup>190</sup>が適用される国家補助であり、市場に基づいた他の官民のファイナンスや融資を補完する形で利用できる<sup>191</sup>。

- 海事ゼロ 2050

---

<sup>189</sup> <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/T-1582%20E%20Norways%20eighth%20national%20communication.pdf> page 114

<sup>190</sup> 欧州経済領域（EEA）・欧州自由貿易連合（EFTA）の加盟国（ノルウェー含む）は、一般適用免除規則（GBER）を利用することで、欧州委員会に事前に通知することなく、国家補助の措置を実行することができる。

<sup>191</sup> <https://www.eftasurv.int/state-aid/gber/risk-loan-norwegian-short-sea-vessels-and-fishing-fleet>

海事ゼロ 2050（Maritime Zero 2050）イニシアチブは、長距離航路の大型船のためのゼロエミッション化ソリューションを直接の対象としている<sup>192</sup>。ノルウェー政府はこのイニシアチブに 3850 万ノルウェークローネを充当した。「今のところゼロエミッションのソリューションがないセグメントと航行距離の船舶のために、新たな知見の獲得や、新たな技術・ソリューションの開発を目指すプロジェクト」を対象にプロジェクト募集を行い、選定されたプロジェクトに資金を提供する<sup>193</sup>。プロジェクト募集はノルウェー研究委員会が運営する<sup>194</sup>。

- ノルウェー輸出ファイナンス

ノルウェーの海事産業はノルウェー最大の輸出産業のひとつである。ノルウェー輸出ファイナンス（Eksfin）は、ノルウェー貿易・産業・漁業省の管理下にある政府系金融会社である。Eksfin は、ノルウェーの輸出業者および企業の輸出に係り、商業銀行と共に、ノルウェー政府に代わって保証および融資を提供する<sup>195</sup>。

Eksfin は、ノルウェーの造船所、海事部門のサプライヤーおよび海運会社に、国際市場で成功を収められるように支援するための様々な資金調達ソリューションを提供している<sup>196</sup>。Eksfin は、造船融資保証を提供して造船所を支援することができる。造船所は通常、海運会社との造船契約の開始時に、造船融資を必要とする。ノルウェーには、高速艇やフェリーからオフショア作業船やクルーズ船に至る様々な種類の船舶を建造する数多くの造船所がある<sup>197</sup>。

Eksfin は、海事部門のサプライヤーの運転資本／生産能力／流動性の需要を満たすための支援を行っている。また、海運会社向けのファイナンスの提供や契約保証の付与などを通じて、顧客が国際的な契約を獲得できるよう支援している。ノルウェーには、世界的にすべての種類の船舶について、装備の設計、開発、製造、組立てを行

---

<sup>192</sup> <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/T-1582%20E%20Norways%20eighth%20national%20communication.pdf> page 116

<sup>193</sup> <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/T-1582%20E%20Norways%20eighth%20national%20communication.pdf> page 116

<sup>194</sup> <https://www.forskningsradet.no/en/>

<sup>195</sup>

<https://www.norwep.com/partners/eksfin#:~:text=Eksfin%20offers%20AAA%2Drated%20guarantees,industries%20are%20financially%20competitive%20abroad.>

<sup>196</sup> <https://www.eksfin.no/en/industries/maritime/>

<sup>197</sup> <https://www.eksfin.no/en/industries/maritime/>

い、また特殊サービスを提供する数多くの海事部門のサプライヤーがある。ノルウェーの海事部門のサプライヤーは、契約獲得を目指して世界市場において競争している<sup>198</sup>。

Eksfin は、ノルウェーにおいて建造された船舶や、外国建造の船舶に搭載されるノルウェー製の装備を購入する海運会社であって、環境配慮型の装備やシステムに投資するか、既存の船舶の改造を図る会社に長期的な提供を行う。Eksfin は、ノルウェーで使用される船舶で、ノルウェーの造船所においてその全部または一部が建造されたものについて、装備および役務を含めて、船舶の購入に資金を提供する。船舶保証は、購入者による融資返済に保証を与えるものであり、それにより、融資者のクレジットリスクがカバーされる<sup>199</sup>。

---

<sup>198</sup> <https://www.eksfin.no/en/industries/maritime/>

<sup>199</sup> <https://www.eksfin.no/en/industries/maritime/>

## 第2章 一連の銀行におけるサステナブルファイナンスの基準

銀行は、上述の政策および法規の枠組みの実施に当たり格段の役割を果たす。本章では、ポセイドン原則にも署名している、欧州連合（EU）／欧州経済領域（EEA）におけるトップ8銀行について、サステナブルなグリーン・移行ファイナンスの基準について調査する。

### ● ポセイドン原則<sup>200</sup>

以下に概略を示す4つの原則は、「船舶ファイナンスのポートフォリオの気候目標の達成状況を評価し、その情報を開示する枠組みの導入」と「海事部門における責任ある銀行とは何であるかを示すベンチマークの設定」を行うものである。これらの原則は、IMOの方針と、2050年頃に海事セクターにおける温室効果ガス排出のネットゼロ達成（2030年と2040年におけるWtWでの削減戦略の目標含む）という目標とも整合的なものである。

#### 1. 気候目標の達成状況の評価

##### 原則

「テクニカルガイダンスに沿って、すべての事業活動について、目標の達成状況を毎年評価する」

##### 義務

「署名者は毎年、自社の船舶融資ポートフォリオの炭素原単位を測定し、気候目標の達成状況を評価する（設定された脱炭素化の軌跡に対する炭素原単位）。この義務は、各署名者が署名した暦年の次の暦年に発効する」

#### 2. 説明義務

##### 原則

「我々は、船級協会およびIMOが認めるその他の認定機関（RO）が、業界に公平な情報を提供する上で重要な役割を果たしていると認め、また、IMOの燃料消費量報告制

---

<sup>200</sup> <https://www.poseidonprinciples.org/finance/principles/>

度（IMO DCS）を認める。気候目標の達成状況を評価・報告するための情報提供については、テクニカルガイダンスで明示されている団体や制度に依拠する」

#### 義務

「署名者は、気候目標の達成状況を評価する各ステップにおいて、テクニカルガイダンスに記載されているデータタイプ、データソース、サービスプロバイダーのみに依拠する」

### 3. 実行性

#### 原則

「我々は、新しい事業活動において、標準化された契約条項を用いて、ポセイドン原則の継続的な遵守を契約化することを求める。年次レビュープロセスを通じて、標準化された条項の更新と追加に貢献する」

#### 義務

「署名者は、顧客やパートナーと協力して、炭素原単位や気候目標の達成状況を計算するために必要な情報の提供を誓約することに同意する」

### 4. 透明性

#### 原則

「我々は、ポセイドン原則の署名者であることを公に認め、テクニカルガイダンスに沿って、事業活動のポートフォリオに関する気候目標達成スコアの結果を毎年公表する」

#### 義務

1. 署名者は、署名者となった時点で、ポセイドン原則の署名者であることを公に認める。
2. 各署名者は、年に1度、自社の船舶融資ポートフォリオ全体の気候目標の達成状況とそれを裏付ける情報を、説明責任に関する義務に従って、毎年11月15日までに



事務局に報告する。この義務は、各署名者が署名者となった暦年の次の暦年に発効する。

3. 各署名者は、年に1度、自社の船舶融資ポートフォリオ全体の気候目標の達成状況を、当該署名者に適したタイムラインで、当該署名者の関係する開示文書中に記載して公表する。この義務は、各署名者が署名者となった暦年の次の暦年に発効する

## 2.1 BNP パリバ

### 2.1.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード

BNP パリバは、ポーランドのカトヴィツェで開かれた国連気候変動枠組条約第 24 回締約国会議（COP24）の機会に、ING、ソシエテジェネラル、スタンダードチャータード、BBVA とともに署名したカトヴィツェ・コミットメント<sup>201</sup>を通じて、パリ協定の世界的な気候目標に自社の融資ポートフォリオを適合化させると約束した。これらの 5 銀行は、気候目標の達成状況を計測するオープンソースの手法およびツールを共同開発し、その手法の実施を導くことを約束した。同行らは、部門に特化したアプローチを取りつつ、エネルギー移行の鍵となる炭素集約度の高い部門に焦点を定めることから着手する。その作業は、科学的な知見に基づいたシナリオに沿った低炭素の資産へのシフトを後押しし、将来予測のデータを用いて投資をサポートするものとなる。

BNP パリバは、一連のセクター別方針<sup>202</sup>を採択し、この分野において自行の資金提供と投資の指針となる ESG 基準を定めている。同行が事業を展開するすべての国におけるすべての事業、製品および役務に適用される。これらの方針は、以下の部門について定められている。

- 石炭火力発電
- 鉱業
- 石油・ガス
- 原子力
- パーム油
- 木材・パルプ
- 農業
- 防衛

---

<sup>201</sup> [https://group.bnpparibas/uploads/file/katowice\\_commitment\\_letter.pdf](https://group.bnpparibas/uploads/file/katowice_commitment_letter.pdf)

<sup>202</sup> <https://group.bnpparibas/en/our-commitments/transitions/financing-and-investment-policies>

持続可能な開発指針の一部として、同行は、その社会・環境関連のリスクゆえに、すべての取引の対象から除外される製品を網羅した除外リスト<sup>203</sup>も定めている。このリストには以下が含まれる。

- 論争のある兵器
- 流し網
- アスベスト繊維
- ポリ塩化ビフェニル（PCBs：Polychlorinated biphenyls）
- ワシントン条約（CITES）による保護対象の種とたばこ

### 持続可能性の評価手法

BNP パリバの ESG スコア・フレームワーク<sup>204</sup>では 2 種類のスコアが定められる。ひとつは企業レベルのスコアであり、ピア（比較対象企業）と比較した企業の重要な ESG 課題に関する業績をベースにする。もうひとつは全体的な ESG スコアであり、ポートフォリオ中の企業の平均 ESG スコアをまとめたものである。

企業は次の 4 段階を経て評価される。

#### 1. ESG メトリクスの選定とウェイト付け

メトリクスは、マテリアリティ（重要項目）、測定可能性、[定性的な] 把握、そしてデータの質と入手可能性に基づいて選定される。

#### 2. ピア（比較対象企業）との比較による ESG 評価

企業は 20 つのセクターグループと 4 つの地理的区分に分けられる。すなわち、ESG スコアの 80 つのピアグループができる。スコアは、平均を上回ればプラス、下回ればマイナスとなり、ESG のそれぞれの柱についてなされる。炭素排出とコントロールの 2 つは、全体的な課題であり、ピアとの比較評価の対象とはならない。

---

<sup>203</sup> [https://cdn-group.bnpparibas.com/uploads/file/bnpparibas\\_csr\\_exclusion\\_list.pdf](https://cdn-group.bnpparibas.com/uploads/file/bnpparibas_csr_exclusion_list.pdf)

<sup>204</sup> <https://www.bnpparibas-am.com/en/esg-scoring-framework/>

### 3. 定性的レビュー

第3者からの情報、BNPパリバの持続可能性センターの調査・投資チームの知見、発行主体とのやり取りが収録される。

### 4. 最終的な ESG スコア

最終的な ESG スコアは、定性的および定量的なインプットを組み合わせ得られる。すべての発行主体は、ベースラインのスコアである 50 に対して、最終的な ESG スコアにおいて 0 から 99 までの幅で評価が決まる。すべての企業は、ピアに対する十分位数によりランク分けされる。スコアが 0 である企業は、BNP パリバの責任ある事業遂行方針（Responsible Business Conduct policy）に沿って、投資対象から外される

#### 2.1.2 海運関連のスタンダード

BNP パリバは、海事セクターの方針について公表していない。ただし、企業の社会的責任（CSR）に関する自行の方針の一部として「海洋保護」<sup>205</sup>を扱っている。

海洋輸送の分野において、BNP パリバの主な目標は、世界の海運船隊の近代化と同業界の顧客の ESG パフォーマンスの評価を軸としている。同行は、「国連とその専門機関（IMO および ILO）が定める最も厳しい環境・社会関連の規格および協定」を適用する商船のみを資金提供の対象にする旨を約束している。そのために、よいインパクトを及ぼすファイナンスを開発し、2025 年までに海運のエコロジー移行の資金提供に 10 億ユーロを振り向ける<sup>206</sup>。

海上人命安全（SOLAS<sup>207</sup>）、油濁を含む海洋汚染防止条約（MARPOL 条約<sup>208</sup>）、船底防汚塗料とバラスト水管理を含む環境インパクトの最小化に関する標準に沿って、BNP パリバは、「自行の船舶ファイナンスのポートフォリオのコラテラルとなる船舶

<sup>205</sup> [https://group.bnpparibas/uploads/file/ocean\\_csrpublicposition\\_bnpparibas.pdf](https://group.bnpparibas/uploads/file/ocean_csrpublicposition_bnpparibas.pdf)

<sup>206</sup> <https://www.bnpparibas-am.com/en-be/professional-investor/blog/bnp-paribas-commitment-to-the-blue-economy-is-strong-and-concrete-en/>

<sup>207</sup> [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

<sup>208</sup> [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx#:~:text=The%20International%20Convention%20for%20the,2%20November%201973%20at%20IMO.](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx#:~:text=The%20International%20Convention%20for%20the,2%20November%201973%20at%20IMO.)

については、国際船級協会連合（IACS：International Association of Classification Societies）に加入する船級協会により、しかるべき設計規則に適合している旨の検査を受けており、また、最良の国際的な標準に基づいた保険に加入している」旨を明言している。

上述の海洋保護方針に則って、BNP パリバは、IMO の 2050 年の排出量目標に向けて、また、「2020 年以降に来る硫黄酸化物および窒素酸化物の排出量規制値への必要な対応準備」（「海洋保護」の 3 ページを参照）に向けて、顧客を支援している。同行は、顧客との対話を強化し、こうした新たな戦略上および技術上の課題に照らして助言を行う目的で、ビューローベリタス・マリン&オフショア・ソリューションズ（Bureau Veritas Marine & Offshore Solutions）と提携した。

これに加えて、BNP パリバは、IMO の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約<sup>209</sup>を支持し、自らの顧客に対して、「ライフサイクルの終わりを迎えた船舶のリサイクルに関する方針を開示し、ベストプラクティスを採用する」よう促している。これは、環境配慮だけでなく、「健康と安全性の観点から、船内の危険物質の労働者への影響という社会的インパクト」にも関係している（「海洋保護」の 4 ページを参照）。同行は、欧州グリーンマリン（Green Marine Europe）<sup>210</sup>認証プログラムにも参加した。これは、海運業向けに任意の環境認証を付与するものである。BNP パリバはまた、クルーズ船運航事業者の顧客の環境・社会方針に対して「補完的な評価」も行っている。同行はその理由として、クルーズ業界が固有の課題に直面していることを挙げている。こうした背景から、同評価では、「船上の水処理および廃棄物処理、沿岸地区の大気汚染の軽減、乗員および乗客の健康および安全に関する高度な標準の実現」を重視している（「海洋保護」の 4 ページを参照）。

---

<sup>209</sup> <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx>

<sup>210</sup> <https://greenmarineeurope.org/en/>

## 2.2 クレディアグリコル

### 2.2.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード

クレディアグリコル SA の年次報告書 2022<sup>211</sup>に寄せて、同行のフィリップ・ブラサック CEO は、「世界中で、低炭素経済、環境および生物多様性のよりよい保護、社会的包摂の推進を求める声が高まっている」と強調した。この言明は、そうした要望に対応すべく同社が幅広い取り組みを展開していることに裏付けられている。

この年次報告書によると、「経済の移行を加速する」ために同行はこの数年間でますます踏み込んだ内容のコミットメントをするようになっていく。さらに、非在来型の炭化水素と北極圏の保護に関する部門別の方針を強化し、2020年から2025年間に石油採掘へのエクスポージャーを20%削減し、同じ期間に低炭素エネルギーへのエクスポージャー（生産および貯蔵）を60%増やすことを約束した。

ただし、同行の環境配慮はより以前に遡る。赤道原則<sup>212</sup>の2003年の発足時にフランスの銀行として最初に署名したのがクレディアグリコルだった。赤道原則とは、新たなプロジェクトの資金提供に当たりその環境・社会面の詳細な分析を行い、国際金融公社（IFC：the International Finance Corporation）の環境・社会基準に則ってプロジェクトの開発および運営が行われるよう求めることを自主的に約束するものである<sup>213</sup>。

同行は、自らの野心がさらに信頼を得られるようにするために、2022年3月には、欧州のベンチマーク・ラベルに適格の最初のカーボンオフセットのストラクチャード金融商品を発売した。さらに、2022年末までには、グリーン融資の残高が162億ユーロに達した。

クレディアグリコル CIB は、ストラクチャード・ファイナンス分野で多くの事業を展開している<sup>214</sup>。その事業はあらゆる部門に及んでいるが、中でも、航空機と鉄道の

---

<sup>211</sup> [https://www.ca-cib.com/sites/default/files/2023-07/2022-activity-report/assets/files/CACIB\\_RI\\_2022\\_EN\\_01.pdf](https://www.ca-cib.com/sites/default/files/2023-07/2022-activity-report/assets/files/CACIB_RI_2022_EN_01.pdf)

<sup>212</sup> <https://equator-principles.com/about-the-equator-principles/>

<sup>213</sup> <https://www.ca-cib.com/en/social-responsibility-sustainable-finance/our-sustainable-financing-policies/equator-principles>

<sup>214</sup> <https://www.ca-cib.com/en/expertise/solutions-support-your-financing-strategy/structured-financing>

ファイナンス、船舶ファイナンス、不動産・ホテルのファイナンス、エネルギー、インフラ、資源に重点が置かれている。

船舶ファイナンスの分野で、クレディアグリコルは世界大手として知られている。同行は、マリン・マネー（Marine Money）が選ぶ 2022 年の「今年の取引（Deal of the year）」賞<sup>215</sup>において、銀行デットファイナンスと債務私募証券化分野の合計 3 件の受賞取引に参加している。

## 2.2.2 海事関連のスタンダード

クレディアグリコルは、海事セクターを対象とする企業の社会的責任（CSR）方針<sup>216</sup>を定めており、これは、海事産業と関係する同行のすべての事業に適用される。この方針は、（i）同行の顧客による商船の建造、修理および解体撤去と、（ii）同行の顧客による商船の購入および運航を対象としている。

この方針は、「商船」の定義に入る船舶は何かを明確に定めている。

ここで、商船とは、「乗客または商品を輸送するために用いられる船舶および民生上のまたは産業上の事業に用いられる以下のようなその他の船舶のことである。

- 旅客船
- ばら積み貨物船
- 油槽船
- 特殊目的船
- 港湾船・沿岸役務艇」

この方針はさらに、「クレディアグリコル CIB における海事産業向けのローンと投資は、以下の協定、イニシアチブまたは組織に関する一連の要因を考慮に入れて分析がなされる<sup>217</sup>。

---

<sup>215</sup> <https://storage.googleapis.com/marinemoney-1.appspot.com/files/media/2023-04/WinnersTable2022.pdf>

<sup>216</sup> <https://www.credit-agricole.com/en/pdfPreview/173429>

<sup>217</sup> 同上、2 ページ

- 国際海事機関（IMO）
- 国連（UN）
- 万国海法会（CMI：Comité Maritime International）
- ポートステートコントロール・パリ MOU
- 国際労働機関（ILO）

同行は、海事分野のローンについて、以下の評価基準を適用している<sup>218</sup>。

まず、造船所または解撤ヤードの建設／拡張については、当該プロジェクトまたは顧客が、ステークホルダーらと話し合い、環境・社会関連のリスク管理に努める上での能力とコミットメントとを評価の対象とする。環境関連のコミットメントと、人権関連の社会的コミットメントの両方も分析の対象とする。

「環境・社会面のインパクトの顧客によるアセスメントと管理の質は、国際金融公社（IFC）のパフォーマンス・スタンダードと、適用対象となる環境・健康・安全性指針に照らして評価がなされる」<sup>219</sup>

次に、商船の取得と運航のための船舶ファイナンスについては、以下の案件が重要視される<sup>220</sup>。

- 海洋人命安全
- 労働法と船上の生活水準のスタンダードのコンプライアンス
- 船員訓練の質（STCW 条約）
- 汚染事故の予防（油槽船のダブルハル採用等の構造的規制を通じて達成）
- 温室効果ガス排出とエネルギー効率性のモニタリング（MARPOL 条約に則ったエネルギー効率設計指標 EEDI と二酸化炭素排出抑制航行手引書 SEEMP のモニタリング、ポセイドン原則に則った年間効率化比率）

---

<sup>218</sup> 同上、3 ページ

<sup>219</sup> 同上、3 ページ

<sup>220</sup> <https://www.credit-agricole.com/en/pdfPreview/173429>, 4 ページ



- ▶ 他の汚染物質の排出量
- ▶ 船底防汚塗料（有機スズ TBT 不使用）
- ▶ 責任あるシップリサイクルと解撤
- ▶ 船主の船隊マネジメントの質

船舶のファイナンスは、それぞれの船舶について銀行がデューディリジェンスを行う機会になる<sup>221</sup>。IMO の諸規則に基づいて当該船舶を同定するのがその第 1 段階である。その次が船級であり、これは資金提供の前提条件となる。船級はローンの返済期間を通じて有効でなければならず、クレディアグリコル CIB は、船級協会の質にも注意を払っており、パリ MOU の品質アセスメントを考慮に入れ、IACS 加盟協会であることを求めている。保険契約、船齢、船主による自社船隊の商業的な運営と技術的な管理の質も、資金提供の前提条件となる。これらの基準のうちのひとつ以上が満たされていない場合、同行は投資やモーゲージローンから手を引くことになる。

さらに、造船所については、「クレディアグリコルは、同行の知る限りで次のうちのいずれかである場合に、造船所の開発、建設または拡張に直接に関係するローンまたは投資には参加しない」<sup>222</sup>

- ▶ 保護対象の地区またはラムサール条約の対象となっている国際的な重要性のある湿地に重大なインパクトを及ぼす。
- ▶ ユネスコ世界遺産に登録されている場所または絶滅ゼロ同盟（AZE）の選定基準に合致するサイト
- ▶ 船底防汚塗料に関して、海運に関する環境・健康・安全性（EHS）ガイドラインに則ってトリブチルティンおよびトリフェニルティンの段階的な排除を目指す方針を定めていない。
- ▶ 船底防汚塗料の処理から生じた塗料廃棄物の管理に関する方針を定めていない。
- ▶ 解体の場合のスクラップリサイクルの方針を定めていない。

<sup>221</sup> <https://www.credit-agricole.com/en/pdfPreview/173429>, 5 ページ

<sup>222</sup> 同上、6 ページ

## 2.3 ING

### 2.3.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード

ING は、2019 年に開始した、自行のいわゆるテラ・アプローチ (Terra approach)<sup>223</sup> を指針として、ファイナンス案件を決定している。このアプローチの目的は、自行のポートフォリオ中の炭素原単位が高い資産を、2050 年までにネットゼロを達成する方向に向けて進めることにある。そのため、このアプローチは、発電、石油・ガス、自動車、海運、航空、鉄鋼、セメント、住宅モーゲージ、商業不動産という炭素原単位が高い部門を対象としている。

ING の 2023 年の気候報告書<sup>224</sup> (7 ページ) によると、テラ・アプローチが対象とする上記の 9 部門のうち 4 つは、脱炭素化の中期目標の達成に向けた軌道に乗っている。報告書によると、「発電、石油・ガスの上流部門、自動車は、特に力強いパフォーマンスと改善を示している。航空は、まだ完全に軌道に乗っていないが、2021 年の整合性スコアに比べて顕著な改善を示している。海運は良好な軌道上にある。鉄鋼とセメントも、整合性の軌道からの乖離が 5%以内である。商業不動産と住宅不動産 (モーゲージ) のポートフォリオのみが、それぞれの整合性の軌道から外れている。

これら様々な部門のパフォーマンス評価の手法は、金融市場における気候メトリクスの開発に当たる世界的なシンクタンクである 2° インベスティングイニシアチブ (2\* Investing Initiative : 2DII) の協力を得て、ING が策定したものである。2DII が提供するものは、PACTA フォー・バンク (PACTA for banks) と呼ばれる、「パリ協定資本移行評価 (PACTA : Paris Agreement Capital Transition Assessment) 手法に基づいたオープンソースの気候シナリオ分析ツールキット」<sup>225</sup>である。

2DII のウェブページによると、「このツールキットにより、銀行は、部門ごとに、また、関係する技術ごとに、各々の法人顧客のレベルで、また、ポートフォリオ全体のレベルで、自行のコレポレートローンの整合性を細かい単位で把握することができる。銀行は、こうして得られた情報を用いて、気候シナリオに沿って自行の融資の舵取りをして、気候目標に関する自らの決定を公表し、顧客と共にそれぞれ進める気候

<sup>223</sup> <https://www.ing.com/Sustainability/Sustainable-business/Terra-approach.htm>

<sup>224</sup> <https://www.ing.com/MediaEditPage/2023-Climate-Report-1.htm>

<sup>225</sup> <https://2degrees-investing.org/pacta-for-banks/>

関連の取り組みへのコミットメントに関する知見を高めることができる。このツールキットはまた、低炭素経済への破壊的シフトに伴う移行リスクへの自行のエクスポージャーを把握することを助けるものでもある」

ING は、2017 年以來、サステナビリティ・リンク・ローンを提供している。その目的は、顧客の ESG および持続可能性の格付けの改善を促すことにある。顧客は、ESG 格付けに基づいて持続可能性向上のための融資を得る機会を得ると共に、個別的な持続可能性のパフォーマンス指標に利率をリンクさせるオプションを得る。効果を確保する目的で、提案される持続可能性のターゲットは、業界規模で野心的であり、独立機関により検証可能であることを要する。インパクトのある成果を得るためには重大な課題に取り組むことが重要である<sup>226</sup>。2022 年に、ING は、顧客の移行に貢献するファイナンスを 1010 億ユーロ相当手配した<sup>227</sup>。

ING は 2021 年 5 月にポジションペーパーをサステナビリティ・リンク・ローン原則の改訂への回答の形で公表したが、同行は其中で、市場の新たな動きについて留保の念を表明し、そうした動きが、国連の持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた努力との間で整合性を適切に保てない可能性があるとして指摘した。同行は、信頼性のある持続可能性戦略が重要であることを強調し、そうした戦略は、持続可能な開発がすべてに関わってゆく性質を持っていることにも即して、それぞれの企業の重要な持続可能性課題に幅広く対処するものでなければならないと論じている。さらに、持続可能性の野心的なターゲットを設定し、権威ある出所からの KPI に依拠するなどの勧告を提示し、世界的な持続可能性目標との整合性を確保するために迅速な取り組みが必要であることを強調している。サステナビリティ・リンク・ローンのプレミアムを慈善事業に寄付する慣行への批判も展開され、ポジションペーパーは、市場参加者にとっては、持続可能な経済への移行を急がせることをサステナビリティ・リンク・ファイナンス商品の専らの目的となるよう積極的に支持することが必要だと指摘している。

---

<sup>226</sup> <https://www.ingwb.com/en/sustainable-finance/sustainability-linked-loans>

<sup>227</sup> <https://www.ingwb.com/en/sustainable-finance>

ING の環境・社会リスク（ESR）フレームワーク<sup>228</sup>によると、同行は、「自行のビジネス戦略に持続可能性に関する配慮と目標を組み入れ、自行のコミットメントに関係した環境・社会リスクの管理を積極的に行う」それにより、「環境・社会関連の実践の改善を続ける」ことを目指すよう顧客を支援することを望んでいる（3ページ）。同行は、このフレームワークが自行の事業と製品のすべてに適用されることを強調している。

顧客と製品に応じて、ING は以下を適用する。

a) 基本的 ESR スクリーニング

- 1) 制限事業の ESR リスト（セクション 2.1.1）
- 2) 全面的制限企業の ESR リスト（セクション 2.1.3）
- 3) ビジネス・バンキング（中小企業・中堅企業）の顧客限定の自己申告 ESR（セクション 2.1.5）
- 4) ホールセール・バンキング（WB）の顧客限定の ESR 顧客アセスメント（セクション 2.1.6）

b) フル ESR スクリーニング

- 1) 基本的 ESR スクリーニング（セクション 2.1）
- 2) ESR 取引アセスメント（セクション 2.2.2 および 2.2.3）
- 3) ESR セクターポリシー（チャプター3-12）
- 4) 個別のアプローチにしかるべき注意を払った ESR セクター評価（セクション 2.2.4）

### 2.3.2 海事関連のスタンダード

ING の ESR フレームワークはまた、海運に適用される基準に関する透明かつ詳細な情報を提示しており（68～70 ページ）、リスク、ベストプラクティス、制限事業を特定し、評価のアプローチについて説明している。これは、海洋航行船、遠洋航路船、停泊操業、浚渫、探査目的で設計された船舶の、資産に基づいた資金提供に適用され

---

<sup>228</sup> Environmental Social Risk Framework 2022ING <https://www.ing.com> › MediaEditPage › INGs... p. 68

る。上記の船舶のいずれかを所有または運航し、そのための契約を第3者と結ぶことを中核事業とする企業の全般的な目的での資金提供にも適用される。

このフレームワークは、海事部門がリスクを負っていることを強調している。「船舶はその経済的ライフサイクルの終了時には中古船として操業するに耐えないほど老朽化しており、通常は専門の解撤ヤードで解体され、それが可能な材料（例えば鋼鉄、鉄、アルミニウム、プラスチック）は再利用され、危険廃棄物（例えば残滓油、アスベストなど）は処分される」（68 ページ）。この点で様々なリスクがあることを挙げた上で、特に、シップリサイクルには環境、社会、安全性に関わる課題があることを強調している。

ING は、こうしたリスクへの対応がなされていることを強調している。フレームワークは、環境・社会面のインパクトの管理とモニタリングを顧客に対して求めている。シップリサイクルについて、ING は、以下の文書等から得られたベストプラクティスに従っている。

- 責任あるシップリサイクル基準（RSRS： Responsible Ship Recycling standards）<sup>229</sup>
- 有害廃棄物の国境を越える移動およびその処分に關するバーゼル条約（Basel Convention on the Control of the Transboundary Movements of Hazardous Waste and their Disposal）<sup>230</sup>
- EU シップリサイクル規則（EU SRR： EU Ship Recycling Regulation）<sup>231</sup>
- 香港条約<sup>232</sup>

ファイナンスの対象とならない制限事業もある。ビーチング、解体船を買い取るキャッシュバイヤー、解撤ヤードがそれである。

---

<sup>229</sup> <https://www.ing.com/MediaEditPage/Responsible-ship-recycling-standards.htm>

<sup>230</sup> <https://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx>

<sup>231</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32013R1257>

<sup>232</sup> <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/ship-recycling.aspx>

ING との取引を望む顧客は、現地の環境・労働関連の法規、適用される規則、許認可の要件を満たすことも求められる。加えて、シップリサイクルの社会・環境面のインパクトに関する「適切な理解」を持っていることを証明しなければならない。

RSRS への ING のコミットメントに従って、同行は、RSRS に加入している企業のみをファイナンスの対象とする。フレームワークはこれらの要件について次のように定めている（69 ページ）。

a) 資産に基づいた資金提供／船舶ファイナンス

1) ING の資金提供の対象となる船舶はすべて、有害物質一覧表（IHM：Inventory of Hazardous Materials）を備えていることを要する。一覧表には、船舶の構造部分と装備に含まれる物質で、人の健康と環境に危険性があるものが記載される。IHM の作成は、当該船舶の就役期間を通じて船員の安全性確保に貢献し、環境への悪影響を最小化し、リサイクルプロセスの作業員の安全性を確保することに貢献する。

2) ローン契約中の条項：2021 年 7 月 15 日以降の新規またはリファイナンスの申請について、以下の条項の挿入が義務となる。

「いかなる借り手も」自らが所有し、「セキュリティ」「コラテラル」とした船舶を、そうした船舶について以下の誓約をしない限りは、それと知りつつリサイクル目的で譲渡してはならない。

- EU 船籍である場合には、EU シップリサイクル規則の下で認可を受けた施設においてリサイクルされる。
- EU 船籍でない場合には、国際船級協会連合（IACS）に加入していて、同行が認めたとの船級協会により、シップリサイクル香港条約に適格と認証された施設においてリサイクルされる。

顧客がこうした義務的な条項の挿入を受け入れなかった場合、これらの要件の放棄に応じるかどうかは、承認権限があるもとの部署のみが検討することができる。ESR チームが肯定的な見解を示すことが条件となる。

b) 船主に対する資産に基づかない資金提供

ING は、この方針（セクション 11.1 を参照）の対象に入るところの、船隊を所有する顧客と共に、運用する船舶のライフサイクル終了後の持続可能なシップリサイクルを推進すると約束する。資産に基づかず用途の限定されない融資／運転資本ファシリティの提供を受ける際に、船主には以下が求められる。

- 1) 顧客は、報告を含めて、自社のシップリサイクルの責任を明確化する公開の方針を定め、それを融資書類において説明する。さもなければ（そのような公開の方針がない場合）、
- 2) 持続可能なシップリサイクルに関する顧客のコミットメントを得て、融資書類において記載する。現時点で、以下の文言が提案されている。  
「船主は、ING との間で融資の関係が結ばれている期間を通じて、解体撤去に付する目的で船主が管理下に置いている船舶が、社会・環境責任を全うする形でリサイクル事業を展開しているリサイクルヤードにおいてリサイクルされる旨を確言する。

フル ESR スクリーニングの対象となる案件を審査する際に、ING は、リスクに基づいたアプローチを採用することがある。これは、環境・社会面で顕著なインパクトがあると考えられる案件について、より踏み込んだ評価を実施するということである。

スクリーニングで ESR の中度または高度なリスクがあるという結果が得られた場合、ING が行う追加の環境・社会インパクトの評価作業は以下に基づいて行われる（70～71 ページ）。

- a) ESR リスクがあるという結果を引き起こした論拠および詳細
- b) 用途が限定されていないファイナンスの場合、責任あるシップリサイクルに関する環境・社会（ES: Environment and Social）マネジメント、コミットメント、実績は通常、当該企業「全体」のレベルで扱われる。資産に基づいたファイナンスの場合には、個別のプロジェクトの文書と顧客による約束が求められる。
- c) 債務者、操船事業者、出資者の、環境・社会関係、特にシップリサイクル関係の過去の実績

- d) 顧客の ES マネジメントの取り組み、関係する方針、環境・社会マネジメントシステム、透明な報告、部門に特有のリスクの管理のために投入されるリソース含む



## 2.4 ソシエテジェネラル

### 2.4.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード

ソシエテジェネラルは、2025年までにサステナブルファイナンスへ3000億ユーロの貢献をすることを約束している<sup>233</sup>。同行は、エネルギー移行、自然由来のソリューション、国連持続可能な開発目標を支援するインパクト投資機会の分野の新たな当事者や技術を支援する目的で、10億ユーロのファンドを立ち上げた。うち7億ユーロは出資の形で運用される。

BNPパリバ、ING、スタンダードチャータード、BBVAと並んで、ソシエテジェネラルは、カトヴィツェ・コミットメント<sup>234</sup>を通じてパリ協定の世界気候目標に自行の融資ポートフォリオを適合化することを約束している。これら国際的な5銀行は、気候目標への整合性を計測するオープンソースの手法とツールを共同開発し、そうした手法の実施を導くことを約束した。部門ごとのアプローチを採用し、これら5行は、炭素原単位が最も大きく、移行において鍵となる部門から取り組みを始めることとした。科学に依拠したシナリオに沿って高炭素から低炭素へのシフトを支援し、投資を支援するために未来予測データを使用することになる。

ソシエテジェネラルは、2019年から2030年にかけて、自らが関わる炭素排出量を50%削減することを目指している。パリ協定に沿った軌跡を自行のポートフォリオに辿らせることとし、炭素原単位が大きい部門を優先し、中間目標を設定した。同行は、最も炭素原単位が大きい部門として、石油・ガス、発電、燃焼用石炭、セメント、自動車、鉄鋼、商業不動産を選び、コミットメント<sup>235</sup>を発表した。興味深いことに（驚くべきというべきか）、航空と海運はこのコミットメントの対象になっていない。

- 持続可能性アセスメントの手法

ソシエテジェネラルのCSRレポート手法<sup>236</sup>は以下を扱っている。

---

<sup>233</sup> <https://www.societegenerale.com/en/responsibility/csr-ambition/csr-commitments>

<sup>234</sup>

[https://www.societegenerale.com/sites/default/files/documents/Document%20RSE/the\\_katowice\\_commitment.pdf](https://www.societegenerale.com/sites/default/files/documents/Document%20RSE/the_katowice_commitment.pdf)

<sup>235</sup> <https://www.societegenerale.com/en/responsibility/csr-ambition/csr-commitments>

<sup>236</sup> [https://www.societegenerale.com/sites/default/files/documents/2023-03/2023-Universal-Registration-Document\\_EN.pdf#page=356](https://www.societegenerale.com/sites/default/files/documents/2023-03/2023-Universal-Registration-Document_EN.pdf#page=356)

- レポーティングの Protokol：同行にとって重要な「財務外リスク」の指標が含まれるが、それについて詳しい記述はない。持続可能性アセスメントのために用いられるデータが信頼性のある標準化されたものとなるようにするための手続きも定められている。
- データ収集：データの収集と承認については、子会社に始まりグループのレベルに至るという階層に沿った順序が厳密に守られるようにする。
- レポーティングの期間：社会、調達、出資、事業のデータと環境関連のデータの標準的なレポーティング期間は 12 か月である。これにより、データが比較可能な形で最新の状態に更新される。
- CSR 連結スコープ：CSR 報告を行う義務を有するグループ内のユニットを決めるための基準を設定する。
- 指標：これらは主に、フランス商法典<sup>237</sup>とグループの CSR 戦略により定められる。
- 雇用関連の指標の算出におけるスコープと規則：主に労働災害と病欠に関する指標が含まれる。
- 社内環境指標のためのスコープと主な運用規則
- 過去のデータの再録：比較を可能とし、透明性を確保する目的で、これまでの期間のデータを再録する。
- 環境関連のデータに関する総則：エネルギー消費、事務所における紙の消費や出張関係の排出量などのデータの計算方法を定める。
- 温室効果ガス排出量の計算：スコープ1の排出量（例えば、暖房などにより事務所建物から直接に排出される排出量）、スコープ2の排出量（事務所において消費される電力に係り発生した排出量）、スコープ3の排出量（出張で発生した排出量）が含まれる。

SPIF と SPI の指標の主な運用規則：サステナブル・ポジティブインパクト・ファイナンス（SPIF：Sustainable and Positive Impact Finance）は、融資およびリース事業について経済・社会・ガバナンスの基準を定めるものであり、サステナブル・ポジティブ

---

<sup>237</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000042959816](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042959816)

ブ・インベストメント（SPI：Sustainable and Positive Investment）は、同じことを、プライベートバンキングと資産運用について定めるものである。

#### 2.4.2 海事関連のスタンダード

ソシエテジェネラルは、海事セクターの方針<sup>238</sup>において、海運関連の ESG リスク、イニチアチブ、コミットメント、基準と、海事セクター向けの自行のサービスに適用される基準について説明している。この方針は、「当グループが排他的に統制権を行使しているところのすべての連結企業」と、融資、債券・株式市場、保証、顧問業からなる商品およびサービスに、全世界を対象として適用される。

この方針は、以下に關係する顧客企業を対象とする。

- 船主、操船事業者、船舶管理業者、用船者を含む海事セクター
- 造船・修理・解体撤去
- 旅客定期航路運航
- ばら積み貨物船
- タンカー（原油、ガス、ケミカル）とその他の特殊目的船または港湾作業船（ケーブル敷設船、浚渫船、水先案内船含む）
- 炭化水素の浮体式貯蔵ユニット：浮体式生産貯蔵積出設備（FPSO：Floating Production Storage and Offloading）と浮体式貯蔵積出設備（FSU：Floating Storage Unit）

軍艦と潜水艦は、防衛部門の政策の適用を受けるため、ここでは除外されている。漁船も、農業・食品・林業部門の方針の適用を受けるため、ここでは除外されている。

ソシエテジェネラルは、自社の海事セクター方針に則って、海事セクターにおける法人事業を評価する際に、以下のリスクを考慮に入れる。

- 石油製品または化学品に關係する事故（流出、火災、爆発）のリスク

---

<sup>238</sup> [https://www.societegenerale.com/sites/default/files/documents/CSR/shipping\\_sector\\_policy.pdf](https://www.societegenerale.com/sites/default/files/documents/CSR/shipping_sector_policy.pdf)

- 固形廃棄物管理（船上で発生する有害廃棄物含む）
- 排水およびバラスト水管理、ビルジ水とタンク洗浄水含む
- 有害な船底防汚塗料の使用
- 温室効果ガス（エネルギー効率性関係）とその他の排気ガス
- 造船所および解撤施設の場所に由来するインパクトと環境上のインパクト（該当する場合）
- 船員および乗客の健康・安全性の管理
- 船員の就労・雇用条件
- 海賊・テロに起因する安全上の問題
- 児童労働または強制労働のリスク

顧客が順守すべき法令は国により異なるが、ソシエテジェネラルは、IMO、船舶および港湾施設の保安に関する国際規則（ISPS：International Ship and Port Facility Security Code）、オイルタンカーとターミナルに関する国際安全指針（ISGOTT：International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals）、ILO、バーゼル条約、ロッテルダム条約などの、海運関連の国際的な社会・環境基準を適用するよう奨励している。

海事セクターの法人顧客および取引の査定は、ソシエテジェネラルがポセイドン原則を通じて約束したコミットメントを指針としてなされる。同行は、除外基準、優先的評価基準、その他の評価基準を顧客に適用して、環境・社会面の顧客のコミットメントを評価する。決定は、公開情報や顧客が提出した情報に基づいて下される。この評価の結果は、意思決定プロセスにおけるエビデンスとなる。

同部門に関係する顧客のコーポレート環境・社会アセスメントを行うに当たり、同行は、除外基準を含む以下の基準を適用する（7～9 ページ）。

- 優先基準

同部門に関係する顧客のコーポレート環境・社会アセスメントを行うに当たり、同行は以下の基準を適用する。

- ▶ 顧客企業が、特に以下について、それぞれのインパクトに相応の形の社会・環境リスク管理措置を導入しているかどうか
  - 健康・安全性
  - 生物多様性へのインパクト
  - 人権へのインパクト、特に、国際労働機関（ILO）の諸協約が定めるところの就労者の権利へのインパクト
- ▶ 船主については、就労条件と環境へのインパクトを含む、船舶解撤に関する社会・環境リスクを最小化するためのリサイクルに関する方針を顧客企業が定めているかどうか
- ▶ 船主については、顧客企業が国際海事機関（IMO）の以下の諸条約の要件を実行しているかどうか
  - IMO の船舶および港湾施設の保安に関する国際規則（ISPS）
  - 船舶のバラスト水および沈殿物の規制および管理のための国際条約（BWM： International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments）
  - IMO の世界対象の硫黄分規制（2020 年）
- ▶ 船主については、顧客企業が GHG 排出量を開示しているかどうか

● その他の基準

同部門に係る顧客のコーポレート環境・社会アセスメントを行うに当たり、同行は以下の基準も考慮する。

- ▶ 顧客企業が自社の環境・社会パフォーマンスを年1回のペースで報告しているかどうか
- ▶ 船主については、船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約のようにまだ発効していないものも含めて、適用される国際条約を反映した方針を顧客企業が定めているかどうか
- ▶ 船主については、顧客企業が、GHG 排出量削減の戦略を定め、IMO の GHG 削減目標との整合性に関する数値目標を定めているかどうか」

- 除外基準

同行は、対象となる事業が以下のような場合には、金融取引、商品およびサービスを提供しない。

#### 船舶について

- 引き渡し時より、国際船級協会連合（IACS）に加入する船級協会であって、旗国に代わって、自ら公表している基準と、適用されるすべての国際条約への適合性を確認するための技術的検査を定期的実施するものから、船級を得ていない船舶
- 引き渡し時より、荷主責任相互保険組合（P&I Club：International Group of Protection and Indemnity Club）に加入する保険会社による付保の対象となっていない船舶
- パリ MOU と東京 MOU に参加しているポートステートコントロール当局が作成するブラックリストに掲載されている旗国の船籍の船舶
- 北極圏産の石油、オイルサンド、石炭の輸送のための船舶
- ダブルハルを採用していないオイルタンカー

#### 造船・修理・解撤施設

- ユネスコ世界遺産の登録地域内、ラムサール条約<sup>239</sup>の対象地域内、国ごとの保護地域（国際自然保護連合 IUCN のカテゴリーI-IV の保護地域）または絶滅ゼロ同盟（AZE）地域内にある施設
- 世界遺産の登録地域の顕著な普遍的価値に重大な悪影響を及ぼす事業」

- 優先基準

同部門向けの取引、商品またはサービスの環境・社会アセスメントを実施するに当たり、同行は以下の基準を考慮する。

#### 担保等の資産となる船舶について

---

<sup>239</sup> ラムサール条約の下で国際的に重要と指定されている湿地。

- IMO の諸勧告の遵守を目指す方針が、特に以下の確保を目的として策定されているかどうか
  - 船底防汚の有害な仕組みを用いない（AFS 条約に記述されているもの）
  - 燃料油の消費量と GHG の排出量データに関して IMO への関連情報の開示を可能にする適切な手続きを実行している（MARPOL 条約）
- 船舶の年間効率化比率（AER）の算出を可能にする情報が、ポセイドン原則に記述されている通りに収集され、ソシエテジェネラルに対して通知されているかどうか
- 中古船舶については、以下の点を考慮して、肯定的な結論が得られたかどうか
  - 当該船舶の経済的に使用可能な年数に照らして、また、当該船舶の保守の履歴に照らして評価される当該船舶の船齢
  - 当該船舶の操船事業者の実績
  - IMO の諸指標を考慮した上での当該船舶のエネルギー効率。必要な場合には改善プランの実行

#### 担保等の資産となる造船・修理・解撤の施設について

- 以下について、プロジェクトに適用される方針を顧客が定めているかどうか
  - 船底防汚塗料および関連廃棄物の管理
  - 解体撤去に関与している場合にはスクラップリサイクル
- 取引またはサービスに対応した事業が、生物多様性の保全の鍵になる重要な地域（KBA：Key Biodiversity Area）または保護区内に位置しているか、そうした区域に重大なインパクトを与える可能性がある場合に、生物多様性や関係する生態系サービスに生じうるインパクトの第3者機関によるアセスメントが行われているかどうか。このアセスメントは、以下について実証するものとなる。
  - 当該顧客が、生物多様性への悪影響の防止または回避のための努力をまず行い、次いで、そうした影響が生じる場合にはその最小化と軽減に努めて修復・回復を目指し、最後に、差し引き後で生物多様性の損失をなくすか、できるなら利益を生じさせることを目指して、相殺または補償を行っている。

- 除外基準の対象にはならない場合で、保護区内で展開されているか、保護区への重大なインパクトを及ぼす可能性がある事業について、住民と、場合に応じて他のステークホルダーを対象に適切な協議を行っている。この点についてのエビデンスは、その事業が法的に許可されており、当該保護区の規制上のマネジメントプランと整合的であることを以て与えられたとみなす。

- ▶ 顧客が、国際労働機関（ILO）の協約が定める労働者の権利を確保するための方針を策定しているかどうか
- ▶ 健康・安全性マネジメントプランが策定されているかどうか
- ▶ 地元のステークホルダーらの参画が進んでいるかどうか。また、必要な限りで、十分な情報を提供した上での協議と参画（ICP：Informed Consultation and Participation）の手続きを行っているかどうか。先住民に影響が及ぶ場合で、国際金融公社（IFC）パフォーマンス・スタンダード第 7 項に記述されている状況においては、自由意思による、事前の十分な情報に基づく同意（FPIC：Free, Prior and Informed Consent）が、ICP の結果として適切な期限内に得られているかどうか

ソシエテジェネラルは、赤道原則を、このイニシアチブの対象範囲にある取引およびサービスに適用しており、上述の基準は、このイニシアチブが依拠している諸基準に追加される形で適用されている。

#### ● グリーン海事輸送ファイナンスの例

2016 年に、いわゆるユンケル・プラン（2014 年から 2019 年まで欧州委員会の委員長を務めたジャンクロード・ユンケルの名前に由来する）とコネクティング・ヨーロッパ・ファシリティ（CEF）の一環として、ソシエテジェネラルと欧州投資銀行（EIB：European Investment Bank）は、「COP21 の目標に即して持続可能な輸送と環境保護のための造船と既存船舶の近代化を支援する」ために 1 億 5000 万ユーロの保証の枠組み合意に署名した。

2017 年には、欧州投資銀およびブリタニーフェリー（Brittany Ferries）との間で、ソシエテジェネラルは、欧州投資銀による 7 億 5000 万ユーロのグリーン海運保証



(GSG : Green Shipping Guarantee) の下で、初のグリーン海事ファイナンス<sup>240</sup>に調印した。ソシエテジェネラルは、ブリタニーフェリーにとって初の LNG 燃料フェリーとなる「オンフルール (Honfleur)」号の購入向けの 1 億 4260 万ユーロのファイナンスの筆頭幹事行を務めた。同船は 2019 年に就役する予定だったが、ブリタニーフェリーは、遅延を経て 2020 年に発注をキャンセルした。この船は「ルサディル (Rusadir)」号と名前を改め、現在はスペインのバレアリア (Balearia) 社により、マラガ・メリリャ間の航路にて就役している。

2018 年にソシエテジェネラルが SEA-LNG<sup>241</sup>連合に金融機関として最初に合流したことも特筆すべきだろう。これは、様々な産業部門が参加する連合であり、「バリューチェーンの全体を通じて船用燃料としての LNG の利点を実証する」ことを目指している。SEA-LNG は、LNG 燃料の排気、投資、インフラなどのテーマの研究事業を行い、その成果について広報を展開している。ソシエテジェネラルは、「従来型の船用燃料と比べて、船用燃料としての LNG は、近隣の汚染が小さく、また温室効果ガスの排出量も少ないという利点があることを認めている<sup>242</sup>。

---

<sup>240</sup> <https://www.societegenerale.com/en/news/newsroom/new-financing-under-juncker-plan>

<sup>241</sup> <https://sea-lng.org/>

<sup>242</sup> <https://www.societegenerale.com/en/news/newsroom/societe-generale-signs-poseidon-principles-promoting-shipping-industry>

## 2.5 ノルデア銀行

### 2.5.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード

ノルデア銀行は、2025年までに2000億ユーロのサステナブルファイナンス<sup>243</sup>に貢献し、気候面で脆弱な部門における大手法人顧客へのエクスポージャーの90%を移行プランの対象とすることを目指している。2030年までには、2019年比で、融資および投資ポートフォリオの炭素排出量を40～50%削減することを目指している。2019年から2022年にかけて、同行は、融資ポートフォリオに由来する排出量を19%減らしたが、その一部は、石油・ガス・オフショア分野へのファイナンスを70%強減らすことで達成された。同行の戦略アプローチは、積極的な取り組みを軸にしているが、同時に、化石燃料<sup>244</sup>などの一部事業を外す或いは除外するという対応も進めている（除外リスト<sup>245</sup>を参照）。

ノルデアは、ノルデア・グリーンファンディング・フレームワーク<sup>246</sup>の基準に沿った一連のサステナブルファイナンスの商品およびサービスを提供している。このフレームワークは、国際資本市場協会（ICMA：International Capital Markets Association）が公表したグリーンボンド<sup>247</sup>原則に基づいている。同行は、EU サステナブルファイナンス開示規則（SFDR：Sustainable Finance Disclosure Regulation）と社内のサステナブルチヨイス・フレームワークに則ってESG配慮の投資商品も提供している。以下にその例を挙げる。

- グリーン・コーポレートローン
- 持続可能性分野に投資する年金商品
- 持続可能性分野に投資するファンド
- グリーン・モーゲージ
- サステナブル・ボンド
- グリーン自動車ローン／リース

---

<sup>243</sup> <https://www.nordea.com/en/sustainability/financing>

<sup>244</sup> <https://www.nordea.com/en/doc/nordea-sector-guideline-for-the-the-fossil-fuel-based-industries.pdf>

<sup>245</sup> <https://www.nordea.com/en/doc/nordea-exclusion-list-2023-september.pdf>

<sup>246</sup> <https://www.nordea.com/en/investors/debt-and-rating/sustainable-funding>

<sup>247</sup> <https://www.nordea.com/en/doc/nordea-green-funding-framework-2022final.pdf>

ノルデアは赤道原則に署名している。それに加えて、同行は、持続可能性関連の課題に対応するため、一連の方針とセクター別指針<sup>248</sup>に従っている。

- 持続可能性アセスメントの方法

ノルデアの ESG アセスメントは、自行の行動規範<sup>249</sup>、セクター別の指針、持続可能性に関する方針<sup>250</sup>に即して実施される。ESG アセスメントは、融資と投資の両方のポートフォリオについて実施され、資本・リスク管理報告書<sup>251</sup>において公表される。

概略的に言って、法人債務者については、ESG アセスメントは、取引の規模と種類に応じて、また、当該顧客の社内区分に応じて実施される。顧客において定性的に重要と判断された ESG 関連のリスクが、クレジットリスクのアセスメントにおけるインプットとなり、顧客のグループ全体のリスク水準について判定がなされ、それが融資の覚書に記載される。融資の承認は、確立された融資決定のプロセスに従ってなされる。ESG 関連のリスク水準が高いと認定された顧客については、必要に応じて、より高いレベルの与信委員会に決定が委ねられる。

気候関連の移行リスクへの対処は、2021 年以来、気候リスクアセスメントツール（CRAT：Climate Risk Assessment Tool）を通じて、ビジネスバンキング（BB）とホールセールバンキング（LC&I：Large Corporates and Institutions）について、気候変動に対して脆弱な業界へのエクスポージャーの大きさにより一層焦点を合わせた形でなされている。アセスメントの主要な要素には、取引先の GHG 排出の原単位の推移、それに照らして判断される移行プランの質、顧客の返済能力に対する気候移行関連リスクの影響が含まれる。この分析は、ファイナンス対象事業の GHG 排出量削減と移行プランの対象範囲に関する目標に沿ってなされる。

抵当権設定の債務者については、主要な ESG 関連のリスクは、コラテラルのエネルギー効率性と物理的な危険へのエクスポージャーに関係したものである。ノルデアは 2022 年に、モーゲージ・ポートフォリオに関する入手可能なエネルギー効率性の情報

---

<sup>248</sup> <https://www.nordea.com/en/sustainability/policies-sector-guidelines>

<sup>249</sup> <https://www.nordea.com/en/doc/code-of-conduct-2023-nordea.pdf>

<sup>250</sup> <https://www.nordea.com/en/doc/nordeasustainabilitypolicy.pdf>

<sup>251</sup> <https://www.nordea.com/en/investors/capital-and-risk-reports-pillar-3>

と、気候変動における物理的な危険への長期的なエクスポージャーの査定を主に行った。<sup>252</sup>

これに加えて、ノルデアは、自らのウェブサイト<sup>253</sup>上で、社内の赤道原則のプロセスについて、5つのステップを通じて行われていると説明している。

1. 初回プロジェクト審査
2. プロジェクト承認
3. プロジェクト交渉、コミットメント
4. モニタリング
5. 外部報告

同行によると、赤道原則の独立系の査定者らが、ファイナンス取引を担当するチームと共に作業しており、赤道原則アドバイザリーグループに加わる。このグループは、赤道原則の遵守状況に照らして、取引を支持するかどうかを決める。アドバイザリーグループの見解は、取引へのファイナンスの是非を決定する与信委員会による評価書類の中に加えられる。

## 2.5.2 海事関連のスタンダード

ノルデアは、2050年までに、自行の海運ポートフォリオについて、世界の船隊に比較して排出量を25%以上低くすることを目標としている。海運業向けのセクター別指針<sup>254</sup>は、ノルデアの融資額が100万ユーロに満たない案件を除いて、海運業のすべての顧客に適用される。

ノルデアは、海運、オフショア、クルーズ、フェリー部門における顧客のファイナンスの可否を決めるプロセスにポセイドン原則を組み入れた。同行はまた、2017年にRSRSに加入した。これらはいずれも、船舶ファイナンス分野で事業を展開する金融機

---

<sup>252</sup><https://www.nordea.com/en/sustainability/financing>

<sup>253</sup> <https://www.nordea.com/en/sustainability/financing>

<sup>254</sup> <https://www.nordea.com/en/doc/nordea-sector-guideline-for-the-shipping-industries.pdf>

関のための自主的な原則であり、ノルデアはこれらを、融資査定のプロセスと融資合意に組み入れた。

RSRS<sup>255</sup>（2～3 ページ）により、ノルデアは以下を約束する。

- ▶ RSRS を自行の ESG 方針と融資の実践に組み入れると共に、RSRS 関係のコミットメントを公表する。
- ▶ 自行の ESG のデューデリジェンスのプロセスにおいて、関係する国際的な基準、業界別の指針とリサイクルに伴う悪影響を管理するためのそれらの基本原則を承認する。
- ▶ 持続可能でないリサイクル施設の資金提供に直接に関わらない。
- ▶ 持続可能でないシップリサイクルを計画する購入者（この文脈において、そのような購入者や中間業者は時に「キャッシュバイヤー」と呼ばれる）への資金提供に関わらない。
- ▶ 海運およびオフショア産業と金融界に向けて、RSRS と責任あるリサイクルの重要性を知らしめ、他の銀行も RSRS を採用するよう促す。
- ▶ シップリサイクルに関係する方針と実践について議論を顧客との間で行う。良好なガバナンスに基づき、また、悪影響が生じる可能性の管理に向けた顧客のアプローチを含めて、有害物質の環境への放出がなく、すべての作業員に安全な就労条件と良好な雇用条件が確保されるようリサイクル施設にてシップリサイクルが行われるようにする」

同行はまた、ベストエフォートの取り組みとして以下を行う。

- ▶ 新造船へのファイナンスに当たっては、有害物質一覧表（IHM）を備えた船舶のみを対象とする。一覧表は、融資の全期間を通じて維持されることを要する。一覧表は、EU のシップリサイクル規則（EU SRR）または香港条約において規定されている基準に適合することを要する。

---

<sup>255</sup> <https://www.nordea.com/en/doc/nordea-rsrs-1.pdf>

- 既存船舶の（リ）ファイナンスに関して、当該船舶が IHM を携行および更新していることを求める。
- 顧客に対して、既存船隊の各船舶について、IHM を作成および更新するよう促す。
- 船舶のファイナンスに関して、当該船舶が香港条約もしくは EU SRR またはその両方に則ってリサイクルされる以外のことがないよう求める。
- 顧客に対して、環境および人権面でのパフォーマンスの改善と責任あるシップリサイクルおよび RSRS に向けたコミットメントについて、透明性を保ち、公表するよう促す。
- 付帯文書5「RSRSの加入者の年次報告書に含めるべき標準化された最小限の文言に関する勧告」に記述されているところに従って、RSRS の実施状況について、を、1年に1回、自らのウェブページまたはその他の適切な開示情報手段を通じて報告する」

最後に、同行は、海運およびオフショア部門の顧客に対して、以下を促す。

- 「責任あるシップリサイクルに関する方針を定め、シップリサイクルの実行における環境および人権上のパフォーマンスの改善に向けた自社のコミットメントを公表する。
- 自社の既存船隊の各船舶について、IHM の作成と更新を手配する。
- 安全性と作業の効率を妨げることなく建造に危険性がより低い物質を使用する機会がある場合に、設計者と建造者はそれを検討するべきであり、それが適切な限りで、船主にその旨が勧告されるべきである。国の規制や国際条約もしくは合意によりその使用が禁止または制限されている、危険物質扱いの物質は、建造において使用されるべきではない。
- シップリサイクルが行われる施設を対象に適切な ESG デューデリジェンスを実施する
- 検査と報告を通じてリサイクルのプロセスを追跡する。
- 事業の実践面について透明性を保ち、リサイクルに回された自社の船舶とリサイクル施設の選定についての情報を開示する。
- ライフサイクルの終わりが近づいた船舶の売買契約において、責任あるシップリサイクルに関する条項を盛り込む。

RSRS の規定の文言と精神の両方、適用される基準、業界ごとの指針とそれらの基本的原則に沿って行動するための合理的な努力を行っている旨を実証する。

## 2.6 ダンスケ銀行

### 2.6.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード

ダンスケ銀行は、2021年にネットゼロ・バンキング・アライアンス<sup>256</sup>（NZBA）に加盟し、2050年までに温室効果ガス排出量のネットゼロ化へ自社の融資・投資ポートフォリオを適合化させることを約束した。2030年時点の目標は、2020年を基準年として、主要6部門における法人融資ポートフォリオの排出量を25～55%削減するというものである。2022年に、ダンスケ銀行のサステナブルファイナンスは2730億デンマーククローネに達しており、2023年の目標は3000億クローナに設定している。資産運用においては、同行は、2030年の時点で、サステナブル投資の目標を定めているファンドに1500億クローナの投資を行うことを目標としている。保有資産においては、自行のペンションスキーム「ダニカ・ペンション（Danica Pension）」において2023年に500億クローネを、グリーン移行を支援する資産に投資することを目標としている。

ダンスケ銀行のサステナブルファイナンスの方針<sup>257</sup>は、ダンスケ銀行グループの全体について、以下の原則を定めている。

原則1：「我々は、持続可能な開発目標、パリ気候協定、関係する国単位および地域単位の枠組みにおいて表明されているような社会の目標と、個人の需要に貢献し、それらの整合性が保たれるよう、自らの事業の戦略を定めることに努める」

原則2：「我々は、我々の事業、製品、サービスから発生する人と環境に対する良好なインパクトを増大させ、悪いインパクトについてはそれを軽減し、またそのリスクを管理することに恒常的に努める。このために、我々は、最も大きなインパクトが得られる領域において、目標を定めてそれを公表する」

原則3：「我々は、顧客と共に、持続可能な実践を奨励し、現在と将来の世代に繁栄の共有をもたらすような経済活動を可能にするべく、責任ある取り組みを行う」

---

<sup>256</sup> <https://www.unepfi.org/net-zero-banking/>

<sup>257</sup> <https://danskebank.com/-/media/danske-bank-com/file-cloud/2017/11/sustainable-finance-policy.pdf?rev=b411354c09044574b82f7b30f243d781>



原則 4：「我々は、社会の目標を達成するために、関係するステークホルダーらと積極的かつ責任あるやり方で協議し、約束し、また協力する」

原則 5：「我々は、責任ある銀行業務の文化と効率的なガバナンスを通じて、これらの原則へのコミットメントを実行する」

原則 6：「我々は、これらの原則の自らの実施状況を定期的に評価し、我々が及ぼした正負のインパクトと社会の目標への貢献を透明に扱い、報告義務を負う」

これに加えて、Danske銀行は、以下の部門について現状報告を行っている。

- 農業
- 武器・防衛
- 気候変動
- 林業
- 化石燃料
- 人権
- 鉱業・金属

#### ● 持続可能性アセスメントの方法

Danske銀行は、社会に有害と考えられる一部の事業を展開している一部の企業／発行者主体の除外」に資する目的で、強化された持続可能性基準によるスクリーニング<sup>258</sup>を行っている。これらの基準に則り、スクリーニングは以下の3段階のプロセスを通じて行われる。

##### 1. 事案およびイベントに基づいたスクリーニング

これは、事案等の知らせを受けた場合に、その重大性を量と質の両面で評価するというものである。スクリーニングは、四半期ごとに行うか、特別な状況の発生につき行う。データの出所には以下が含まれるが、それだけに限定されるわけではない。

---

<sup>258</sup> <https://danskebank.com/-/media/danske-bank-com/file-cloud/2020/10/esg-screening-in-investments-screening.pdf?rev=1154044709384145a5d303a91adfec3>

- ISS の規格に依拠した調査
- MSCI の ESG コントラバーシズ & グローバルノーム
- サステナリティクス (Sustainalytics) 社のコントラバーシズ・リサーチ
- 投資チーム
- 責任投資チーム／積極的株主行動チーム
- 主要な投資家／北欧の機関投資家
- その他の出所とステークホルダー、例えば、企業広報、記事、NGO など

最終段階において、発行体は、未解決／解決済み、監視対象、除外対象のいずれかに分類される。この分類は、勧告として提出され、ダンスケ銀行の責任投資委員会での承認に付される。

## 2. グッドガバナンスのテスト

このスクリーニングは、毎年か、特別な状況の発生時に行われる。以下の基準のうち半分を超えて不適格になると、グッドガバナンスのテストに不合格となり、強化されたスクリーニングを経て除外対象となる。

- 税務コンプライアンスの点での正確な財務報告
- 経営組織の独立性
- 経営組織の多様性
- 経営機構の倫理、贈収賄
- 経営陣の報酬開示
- 従業員関係の就労マネジメント問題
- 法規へのコンプライアンス

除外は、責任投資委員会による承認を経て実施され、監視対象リストの企業または発行体に関する情報はウェブサイト上で開示される。

### 3. 国のアセスメント

これは、国の環境、社会、ガバナンスの持続可能性を評価するものである。スクリーニングは、毎年、または特別な状況の発生時に行われる。それぞれの項目について、以下の要因が、定量的な枠組みを通じて評価される。

- 該当する場合は、国が批准した国際条約と枠組み、またその国が採択した国内法と政策の枠組み
- 自国のコミットメントを達成できるように適切な制度と政策上の手段を導入しているかどうか、またはそれらの準備を進めているかどうか
- 現在の成果または業績
- これまでの軌跡と今後の展望

社会面でのスコアが 2.5 未満、ESG 全体評価が 3.5 未満の国はリストに掲載され、「定性的な枠組みを通じた義務的な査定の対象」となる。以下のデータ源が用いられる。

- ベリスク・メープルクロフト (Verisk Maplecroft) 社
- EU
- 世界銀行
- 経済協力開発移行 (OECD)
- 国連
- 投資チーム
- 金融活動作業部会 (FATF: Financial Action Task Force) の「高リスク国・地域とモニタリング対象国・地域」リスト
- 税務: EU による非協力的な国・地域のリスト
- OECD の税の透明性および税務目的の情報交換に関するグローバルフォーラム (Global Forum on Transparency and Exchange of Information for Tax Purposes) の要請に基づく情報交換 (EOIR) レーティング

上に列挙した最後の 3 つのリストに入っている国は、自動的に監視対象リストに加えられる。このスクリーニングの結果は、ESG 統合会議 (ESG Integration Council) に提

出され、同会議が審議の上で勧告を策定する。勧告は責任投資委員会による承認を経て実行される。

除外された発行体のリスト<sup>259</sup>は、ダンスケ銀行のウェブサイト上で公開される。

## 2.6.2 海事関連のスタンダード

ダンスケ銀行は、2023年の気候アクションプラン<sup>260</sup>の中で、ネットゼロに向けた行程表の概略を示している。海運は、同行の脱炭素化に向けた軌跡において最重要の部門であり、同行にとって海事セクターは、簿内のエクスポージャーが183億デンマーククローネに上り、同行のファイナンス対象の資産に由来する温室効果ガス排出量は2020年に790万トン（二酸化炭素換算）に上っていた。同行によるファイナンスの対象であるプロジェクトに由来する排出量のうち42%を海運が占めている。それゆえ海運は融資について主要なターゲットのひとつであり、同行は、2020年を基準年として2030年までに炭素原単位を50%削減することを目指している。

ポセイドン原則の発足時メンバーとして、ダンスケ銀行は、世界の気温上昇幅を1.5度以内とする目標を採用している。2020年には、同行の資金提供先である海運業の資産からの排出量の80%超が、国際貿易に従事する船舶から発生しており、したがって、ポセイドン原則のスコープ内となっている。同行は、同原則の手法に従って目標を設定しており、2022年2月に開始されたファイナンス関係の移行のための新たな一連の指針の策定に参加した。それらの指針は、融資や債券の償還期限内の脱炭素化に関する一定の指標の査定を通じて、債務者の環境面のプロファイルを改善することを目的としている。海運については、基準年である2020年に対して、ローンのポートフォリオが全体として2030年までに単位当たりの排出量を20~30%削減するとの目標に沿って、顧客には削減が求められる。ダンスケ銀行は、海事セクターの顧客に対して効率性改善のための移行ファイナンスを提供し、より効率性の高い新造船による古い船舶の置き換えを進める。新造船が代替燃料技術を採用することも多い。

---

<sup>259</sup> <https://danskebank.com/-/media/danske-bank-com/file-cloud/2019/3/list-of-excluded-companies-and-issuers.pdf?rev=f904655823754c5aaf125b137039d256>

<sup>260</sup> <https://danskebank.com/-/media/danske-bank-com/file-cloud/2023/1/danske-banks-climate-action-plan.pdf>

ダンスケ銀行は 2022 年に、移行関連ファイナンスと関係して、新たな海事セクター向け指針<sup>261</sup>を公表した。これらの指針は、ノルウェー政府の海事戦略を前進させ、「世界で最も効率的で環境配慮型の海運」を確立することを目指す官民パートナーシップであるグリーン海運プログラム（Green Shipping Programme）<sup>262</sup>に参加した業界企業と共に準備された。

移行関連ファイナンスの指針<sup>263</sup>（10～14 ページ）は、サステナビリティ・リンク・ローン<sup>264</sup>（SLL : Sustainability-Linked Loans）とサステナビリティ・リンク・ボンド<sup>265</sup>（SLB : Sustainability-Linked Bonds）に、海運業に適した形の拡張と仕様を追加する内容である。それらは以下の原則の下にまとめられる。

## 1. KPI の選定

この指針の対象となる債務者は、以下について選定した KPI のパフォーマンス報告を特に実行する。

- 脱炭素化：GHG 排出量については、年間の相対的な計量値である年間効率化比率（AER）を用いること。KPI 選定の理由は付帯文書 1 を参照。
- EU タクソノミーへの整合化：脱炭素化の基準に加えて、債務者は、EU タクソノミーの著しい害を生じさせないように求める DNSH 原則（Do No Significant Harm）との整合性確保に向けて、特に、現状では規制対象となっていない水面下騒音、生物付着、シップリサイクルについて、歩みを進めなければならない。詳細は付帯文書 2 を参照」

## 2. サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPT : Sustainability Performance Targets）の設定

---

<sup>261</sup> <https://danskeci.com/ci/news-and-insights/archive/2022/transition-linked-financing-new-guidelines-for-the-shipping-sector>

<sup>262</sup> <https://greenshippingprogramme.com/>

<sup>263</sup> <https://grontskipsfartsprogram.no/wp-content/uploads/2022/03/Guidelines-for-Transition-Linked-Financing.pdf>

<sup>264</sup> <https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>

<sup>265</sup> <https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/sustainability-linked-bond-principles-slbp/>

- ▶ 脱炭素化に関する SPT は、（AER に依拠して）2050 年の GHG 排出量ゼロの目標との整合性を保たなければならない。気候債券イニシアチブ（CBI : Climate Bond Initiative）とポセイドン原則が提供する手法に沿ったものとする。
- ▶ 債務者は、ローンまたは債券の残存期間中に設定された移行目標を達成しなければならない。付帯文書 1 は、KPI の選定と軌跡の設定に関する追加の指針を示しており、また、数値の計算と報告に関するガイドラインと、様々な会社はこの基準を適用する方法についても示している。
- ▶ その他の環境上の目標の達成に向けての努力は、EU タクソノミーの気候変動軽減に関する環境上の目標および DNSH 原則にも沿ったものとしなければならない。
- ▶ SPT の設定に当たっては、研究開発のイニシアチブと、当該企業の移行戦略を可能にするソリューションの技術的な成熟度を考慮に入れなければならない。目標は、将来に入手可能になると期待されるものではなく、現状で入手可能な最良の技術と実践に基づいて定められるべきである。
- ▶ 債務者は、SPT を移行関連ファイナンスの下で報告する場合に、パフォーマンスの改善のために炭素クレジットを用いてはならない。

### 3. ローンの様（SLB/SLL の基準に追加すべきものなし）

## 4. 報告

債務者は、特に以下について報告する。

- ▶ 付帯文書 1 に記述した軌跡との関係での炭素原単位
- ▶ ローン合意において定めた年間目標を達成できたかどうか
- ▶ パフォーマンスのアセスメント。目標の達成／非達成の理由のあらましを示す。
- ▶ EU タクソノミーにおける気候変動軽減の環境目標の下での DNSH 原則。付帯文書 2 に記述したように、既存の国際的な規制よりも踏み込んだものとなる。

債務者は、自社の全体的な環境戦略と目標レベルに加えて、達成されたパフォーマンスについても開示するよう奨励される。例えば、ESG 報告の枠内で行うことができる。報告には、目標、その目標の達成に向けた進捗状況、パフォーマンスの傾向の分析（すなわち、改善のある／なしの理由）が含まれていることを要する。

この指針の適用下でひとつの銀行が5件以上の移行関連ローンまたは債券に協力した場合、その銀行は、グリーン海運プログラムに対して、それらの資金提供の個々の案件の特定ができない形で合計値のみのデータと、それに対応した環境面のインパクトを、指針の全体的なインパクトのアセスメントを行えるようにする目的で報告する。

#### 5. 検証（SLB/SLLの基準に追加すべきものなし）

なお、ダンスケ銀行は、自行のすべてのローン合意にRSRSを取り入れている。

## 2.7 カイシャ銀行

### 2.7.1 サステナブルファイナンスの基準とスタンダード

カイシャバンクは、サステナブルファイナンスの最大手を自認している。同行の環境関連のイニシアチブに対するコミットメントは、気候変動軽減のプロジェクトへの支援において明確に現れている。2021年に同行は、サステナブルファイナンスへ314億ユーロを充当したが<sup>266</sup>、これは前年比で大きな増加に相当する。同行の欧州のグリーン・サステナブルローンにおける地位はこれにより強化されたと考えられ、同分野における規模でリーグテーブルにて第6位、スペインではトップとなっている（リフィニティブ調べ<sup>267</sup>）。

2023年10月18日に、カイシャバンクは、自社の事業において持続可能性を実現することに関心を持つ企業のグリーン移行を推進するためのプランを発表した<sup>268</sup>。このプランは、様々な部門で同行と取引があり、年商5億ユーロまでの企業をターゲットとしている。カイシャバンクは、具体的な環境上の改善を達成するため、中小企業を中心とするこれら企業との協力を注力している。

2022年8月にカイシャバンクはポセイドン原則にスペインの銀行として初めて加盟<sup>269</sup>した。同行はその枠で、ポセイドン原則の方法を用いて、自行の海運ポートフォリオの毎年の炭素原単位の測定と気候整合性のアセスメントを行うことを約束した。カイシャバンクはまた、ネットゼロ・バンキング・アライアンス<sup>270</sup>の発足時メンバーでもあり、国連気候行動のための集团的コミットメント（CCCA）<sup>271</sup>にも加わっている。カイシャバンクは、自行のサステナブル・バンキング・プランに沿って、社会への良

---

<sup>266</sup>[https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/caixabank-reaches-31-375-million-euros-in-sustainable-financing-in-2021-150-more-than-the-previous-year\\_en.html?id=43244](https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/caixabank-reaches-31-375-million-euros-in-sustainable-financing-in-2021-150-more-than-the-previous-year_en.html?id=43244)

<sup>267</sup>[https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/balearia-signs-the-first-sustainable-financing-agreement-in-spanish-shipping-sector-with-caixabank\\_en.html?id=43392](https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/balearia-signs-the-first-sustainable-financing-agreement-in-spanish-shipping-sector-with-caixabank_en.html?id=43392)

<sup>268</sup>[https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/caixabank-launches-a-plan-to-promote-the-green-transition-of-companies\\_en.html?id=44271](https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/caixabank-launches-a-plan-to-promote-the-green-transition-of-companies_en.html?id=44271)

<sup>269</sup>[https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/caixabank-the-first-spanish-bank-to-adhere-to-the-poseidon-principles\\_en.html?id=43651](https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/caixabank-the-first-spanish-bank-to-adhere-to-the-poseidon-principles_en.html?id=43651)

<sup>270</sup> <https://www.unepfi.org/net-zero-banking/>

<sup>271</sup> <https://www.unepfi.org/banking/commitments/ccca/>



好なインパクトをもたらし、グリーン移行を主導し、2024年までにサステナブルファイナンスに640億ユーロを提供することを目指している<sup>272</sup>。

カイシャバンクは、詳細な「サステナブルファイナンス判別ガイド」<sup>273</sup>を公表した。ここでは、サステナブルファイナンスは、「環境もしくは社会またはその両方にポジティブな目的を推進し、パリ協定と持続可能な開発目標（SDGs）において定められた目標の達成に貢献するあらゆる金融商品／サービス」と定義されている（3ページ）。

このガイドに基づいて、同行は、サステナブルファイナンスを判別するため、以下の規則および規制を援用している（6ページ）。

- 国際資本市場協会（ICMA：International Capital Markets Association）が発出したグリーンボンド原則
- ソーシャルボンド原則（ICMA）
- ローン市場協会（LMA：Loan Market Association）が発出したグリーンローン原則（LPG：Green Loan Principles）
- ローン市場協会（LMA）が発出したソーシャルローン原則（SLP：Social Loan Principles）
- EUタクソノミーとソーシャルタクソノミー案
- サステナビリティ・リンク・ローン原則（LMA）
- サステナビリティ・リンク・ボンド原則（ICMA）
- カイシャバンク持続可能な開発目標（SDGs）ファンディング・フレームワーク

## 2.7.2 海事関連のスタンダード

上記の「サステナブルファイナンス判別ガイド」は、部門間の区別を立てつつ、サステナブルファイナンスの事業と目的をリストにして提示している。持続可能な輸送については、以下を含む対象事業を特定している（9ページ）。

---

<sup>272</sup>[https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank\\_com/Estaticos/PDFs/Sobrenosotros/2022\\_June2023\\_Climate\\_report.pdf](https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank_com/Estaticos/PDFs/Sobrenosotros/2022_June2023_Climate_report.pdf)

<sup>273</sup>[https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank\\_com/Estaticos/PDFs/Sostenibilidad/ENG\\_Guia\\_Identificacion\\_Financiacion\\_Sostenible\\_PUBLIC.pdf](https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank_com/Estaticos/PDFs/Sostenibilidad/ENG_Guia_Identificacion_Financiacion_Sostenible_PUBLIC.pdf), 9 ページ

- ▶ 太陽光、電気または水素を動力とする船
- ▶ 持続可能な海運と付帯的なサービス
- ▶ 電気を動力とする（ゼロエミッション）車両、列車または船舶の建設、修理、保守、調整、改造

これに加えて、「再生可能エネルギーおよび低炭素事業の装備、開発、製造、建設、拡張、操業、販売および保守へのファイナンスを専門とする事業」がリストアップされていることも特筆に値する。これには、洋上ウィンドファームとその関連事業等の設備も含まれると解釈できる。

さらに、このガイドは、各部門について、非常に詳細なスクリーニングの基準を提示している。河川輸送と海運は、持続可能な輸送の下に集められている。以下の基準が適用される（14～15 ページ）。

#### 持続可能な環境事業／目的に関する技術的基準

- 直接排出ゼロおよび低炭素の輸送のための構造物

事業/目的	達成の技術的基準
再生可能エネルギーを動力とする船	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ゼロエミッション船</li> <li>● 太陽光、電気または水素を動力とする船と帆船。化石燃料を用いるサブエンジンを伴う船を除外</li> </ul>
河川等の旅客輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 直接の排出がない内陸水路航行船</li> <li>● 先進的なバイオ燃料または指令（EU）2018/2001<sup>274</sup>の第2（34条）および第2（36）条に規定されている非生物由来の再生可能な液状もしくはガス状の輸送機械向け燃料の利用に限定されている船舶で、第3者機関による恒常的なモニタリングおよび検証によるか、技術的な設計により保障されているもの。さらに、新造船に投資する場合には、1km当たりの二酸化炭素排出量が95g未満（バイオジェニックCO2含む）という効率を達成していることが条件になる。対象の条件について</li> </ul>

<sup>274</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

	<p>は、遅くとも 2025 年までに見直す。指令（EU）2018/2001 が改定された場合にも見直す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• トンキロ当たりの二酸化炭素換算の排出量（gCO2e/tkm）またはトン海里当たりの同排出量（gCO2e/tnm）が、重量輸送機械の平均ベンチマーク比で 50% 小さい（重量車両 CO2 規制）。この条件は 2025 年に見直される。エネルギー効率設計指標（EEDI：Efficiency Design Index）規制が定める数値より 10% 良好でなければならない。</li> </ul>
電気駆動の車両、列車、船舶（CO2 ゼロエミッション）の建造、修理、保守、調整、改造	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 直接の二酸化炭素排出がない。化石燃料の輸送には用いられない。</li> </ul>

（出典：サステナブルファイナンス判別ガイド<sup>275</sup>、カイシャバンク）

これらの基準に加えて、サステナブルと認められるために必要な要件が満たされていることを検証するために、一連の計測を行ってデータを提出しなければならない。

事業/目的	インパクトの計測
海運および付帯的なサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送の目的（貨物／旅客）</li> <li>• CO2 排出量</li> </ul>
ソーラー、電気または水素を動力とする船	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 対象となる電気自動車（または対象となる種類の自動車）の 1km 当たりの CO2 排出量</li> <li>• 充電能力（車／時間）</li> </ul>

<sup>275</sup>

[https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank\\_com/Estaticos/PDFs/Sostenibilidad/ENG\\_Guia\\_Identificacion\\_Financiacion\\_Sostenible\\_PUBLIC.pdf](https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank_com/Estaticos/PDFs/Sostenibilidad/ENG_Guia_Identificacion_Financiacion_Sostenible_PUBLIC.pdf)

<p>ガス・電力・水素駆動のいずれかに改めるための船のリノベーション／改造</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送の目的（貨物／旅客）</li> <li>• CO2 排出量</li> <li>• 燃料消費の削減率（%）</li> </ul>
<p>電気駆動の車両、列車、船舶（CO2 ゼロエミッション）の建造、修理、保守、調整、改造</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送の種類（車両、列車、輸送用車両、船など）</li> <li>• CO2 排出量</li> <li>• 輸送の目的（貨物／旅客）</li> <li>• 作業の種類（建造、修理、保守、調整、改造）</li> </ul>

（出典：サステナブルファイナンス判別ガイド<sup>276</sup>、カイシャバンク）

国連気候行動のための集団的コミットメント（CCCA）の一環として 2020 年 9 月に提出した報告書<sup>277</sup>の中で、カイシャバンクは、自行のポートフォリオの気候関連の移行リスクに関する戦略的アセスメントを行っており、その中で輸送部門に特別な注意を払っている。

パリ協定にあわせたシナリオベースの目標設定に先立ちこうしたリスクを数量化することの重要性を認めて、カイシャバンクは、陸運・空運・海運を対象とする輸送部門のシナリオ分析を継続中であることを強調した。輸送部門へのインパクトが比較的低いことを指摘しつつ、報告書は、空輸および海運において、リスク要因の注意深いモニタリングの必要性を強調している。

カイシャバンクのコミットメントは、アセスメントに留まるものではなく、輸送ポートフォリオの全体において、気候関連の移行リスクのより踏み込んだ分析と管理の

<sup>276</sup>

[https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank\\_com/Estaticos/PDFs/Sostenibilidad/ENG\\_Guia\\_Identificacion\\_Financiacion\\_Sostenible\\_PUBLIC.pdf](https://www.caixabank.com/deployedfiles/caixabank_com/Estaticos/PDFs/Sostenibilidad/ENG_Guia_Identificacion_Financiacion_Sostenible_PUBLIC.pdf)

<sup>277</sup> [https://www.unepfi.org/wordpress/wp-content/uploads/2020/10/CaixaBank\\_CCCA-report\\_website092020.pdf](https://www.unepfi.org/wordpress/wp-content/uploads/2020/10/CaixaBank_CCCA-report_website092020.pdf)

ためのプランを立てて、気候関連の課題を前にして持続可能で強靱な事業の実践に関するより広範な目標との整合性を図るべく努めている。

- グリーン海運ファイナンスの例：バレアリア (Balearia)

カイシャバンクは、8000万ユーロのシンジケートローンの案件で、コーディネーターと保険の引き受け、持続可能性に関する監修に当たり、この案件で重要な役割<sup>278</sup>を務めた。これは、スペインの海事セクターにおける最初のサステナブルファイナンスとなった。

この融資の金利は、2つの環境上の指標により決定される。持続可能なエコ船舶の数と、陸上給電に対応した船舶の数であり、これらは、バレアリアのクリーンエネルギー移行に向けたコミットメントにおける重要な要素である。バレアリアは、持続可能性関連のイニシアチブにより世界的に知られており、ガス、水素、バッテリーを動力とする船舶により環境配慮かつ効率性の高い船隊へのシフトを通じた排出量削減を目指し、2026年までに自社船隊による陸上給電の利用を15%に引き上げることを目標としている。

---

<sup>278</sup> [https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/balearia-signs-the-first-sustainable-financing-agreement-in-spanish-shipping-sector-with-caixabank\\_en.html?id=43392](https://www.caixabank.com/comunicacion/noticia/balearia-signs-the-first-sustainable-financing-agreement-in-spanish-shipping-sector-with-caixabank_en.html?id=43392)

## 2.8 クレディスイス / UBS

2023年6月12日に、クレディスイス（CS：Crédit Suisse）は、UBSグループAGと合併した。両行は現在では連結されたグループとして活動している<sup>279</sup>。クレディスイスのグリーン・移行サステナブルファイナンスは、UBSに適用されるスタンダードと基準に基づいて運営されることになると理解している。なぜなら、クレディスイスとUBSの合併は、最新の動向をみる限り、2024年にクレディスイスがUBSに完全に吸収される方向に向かっているからである。

2023年8月30日付のブルームバーグの記事<sup>280</sup>の中で、UBSの報道担当は、「クレディスイスの取得を経ても、サステナブルファイナンスの世界最大手になるという当行の野心は変わらない」と言明している。この報道担当は、UBSとクレディスイスが「相補的なサステナブルファイナンスの商品・サービスを取り扱っており、我々の目標は、将来的に、クレディスイスの持続可能性関連の能力を、当行の既存のガバナンス、機構と基準に統合することにある」とも説明している。

しかし、UBSのESGデータパック2022<sup>281</sup>によると、同行の海運へのエクスポージャーは2022年時点でわずかに4億ドルに過ぎない。このことは、クレディスイスのフレームワークが今後も機能を果たし続ける可能性を示唆している。なぜなら、海運に関しては、クレディスイスの方が、はるかに大きな実績と経験を有しているように思われるからである。

クレディスイスにおいては、公開情報を超えた情報の共有に応じる準備はないか、応じることができない状態であったため、この節では、合併に由来する複雑な状況にあわせた構成を採用した。UBSの既存のサステナブルファイナンスの基準の説明に加えて、合併前のクレディスイスの基準にも遡ることとした。合併前に、海運はクレディスイスのポートフォリオにおいて、重要な役割を担っていたと考えられる。しかし、本報告書の執筆時において、この状況が、合併後の会社においても持続するかど

---

<sup>279</sup> <https://www.ubs.com/global/en/media/display-page-ndp/en-20230612-ubs-credit-suisse-acquisition.html>

<sup>280</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-08-30/ubs-slips-in-esg-asset-manager-ranking-after-credit-suisse-deal?leadSource=uverify%20wall>

<sup>281</sup> ESG Data Pack

うか、確証を得ることはできなかった。当方の見るところでは、USBの基準が優位になるように思われる。

## 2.8.1 過去のサステナブルファイナンスの基準とスタンダード

サステナブルファイナンスについて、クレディスイスは2021年6月に、グリーン・ファイナンス・フレームワーク（Green Finance Framework）<sup>282</sup>を公表した。これは、クレディスイスが採用している、国際資本市場協会（ICMA）のグリーンボンド原則（2018年）に沿った内容である。

このフレームワークは、グリーンファイナンスの対象となるプロジェクトと資産について定めている。海運に関する直接の言及は含まれていないが、フレームワークは「資産にエネルギー消費の削減をもたらすか、エネルギー供給への製品レベルの改善をターゲットとする技術の開発または展開」と、「低エミッションの輸送インフラ」に言及していることから、海運プロジェクトも含まれるものと理解される。選択可能な金融商品は、デットとエクイティである。

このフレームワークは、プロジェクトの評価のあらましについて説明している。基準は以下の通りである。

### 1. 財務デューディリジェンス

### 2. 環境・社会・ガバナンス（ESG）評価

- 契約先評価
  - 評価のプロセスにおいては、契約先のプロジェクトの、ESG 関連のプロジェクト・コミットメント、能力と実績、そして、ESG 関連のレポートの質を考慮する。
  - 評価は、適切な場合には、選定を受けた ESG 格付け会社によるアセスメントの結果や適切な業界基準、赤道原則などの認証を考慮に入れる。

---

<sup>282</sup> <https://www.credit-suisse.com/media/assets/about-us/docs/investor-relations/debt-investors/green-bonds/cs-green-bond-framework.pdf>

- 契約先が多角的に事業を展開しており、プロジェクトまたは資産の選定基準に合致しない事業も展開している場合には、当該契約先の事業を全体として捉えて、環境への顕著な正のインパクトをその投資が達成するかどうかを考慮する。
- 資産レベルの評価
  - 評価には、個々のプロジェクトまたは資産の環境および社会へのインパクトに関する情報を考慮に入れる。

### 3. インパクト評価

- それぞれのプロジェクトまたは資産の環境面での便益は、科学に依拠した気候目標に照らして評価され、可能な限りで数値化して評価する。社会へのインパクトは、適切な範囲で評価される<sup>283</sup>

#### 2.8.2 Crédit Suisse Shipping Criteria

クレディスイスは、2023年5月に発表した持続可能性報告<sup>284</sup>の中で、「海事セクターの排出量と目標は、ネットゼロ 1.5°C 目標に正しく整合化していない。スコープ内船舶ファイナンス・ポートフォリオの気候整合性の評価と開示に関しては、現行のポセイドン原則に適合している」と指摘している。

7月に、フィナンシャルタイムズ<sup>285</sup>において、UBS が「クレディスイスの海運ファイナンス部門を維持する。この部門は、顧客のヨットへの与信だけでなく、海運業を展開する顧客の船隊のためのファイナンスも提供している。同事業は、UBS の航空機ファイナンス事業部門と統合され、ウェルスマネジメントと投資銀行からなる事業部門の一部となる。この事業部門は、グローバル・レンディング・ユニットと呼ばれ、ルーベン・マンゴールド氏（Ruben Mangold）が率いる」。同じ日付で、ロイターも、同じテーマを扱った記事<sup>286</sup>を公表している。

<sup>283</sup> <https://www.credit-suisse.com/media/assets/about-us/docs/investor-relations/debt-investors/green-bonds/cs-green-bond-framework.pdf>

<sup>284</sup> <https://www.credit-suisse.com/media/assets/about-us/docs/events/presentations/sustainability-at-credit-suisse-05052023.pdf>

<sup>285</sup> <https://www.ft.com/content/1a2ae69a-ae30-4b5f-b2f0-d8d00a5c139a>

<sup>286</sup> <https://www.reuters.com/business/finance/ubs-overhauls-leadership-wealth-management-division-2023-07-06/>



これからすると、以下に扱う UBS の基準が、統合後の銀行の海運ポートフォリオにも近く適用されることになると考えるのが妥当である。

この点で、2023 年 10 月 25 日に、UBS が「グリーン海運の活性化」と題する記事<sup>287</sup>を公表したのは特筆に値する。これは、UBS が、クレディスイスから受け継いだ大規模なポートフォリオについて、自ら海運資産を扱うことを意味している可能性がある。

### 2.8.3 UBS のサステナブルファイナンスの基準とスタンダード

UBS は、「サステナブルファイナンスのソリューション（グリーンボンド、サステナビリティ・リンク・ファイナンス、グリーンローンなど）を含めて、低炭素経済への移行に関する顧客のニーズに対応した」金融商品を提供している<sup>288</sup>。

UBS が定めたグリーン・ファンディング・フレームワーク<sup>289</sup>は、事業活動の十全な一部をなすものと規定されており、持続可能性に関する目標に沿った内容であり、持続可能性に関する目標達成に向けて顧客と投資家を助けるものである。このフレームワークの下には、債券、デリバティブ、預金、その他の同様の金融ツールなど、様々な金融商品が含まれる。UBS は、環境上の基準に適合した資産から得られた純収入と同額をそうした資産に再投資すると約束することで、国際市場の慣行に合致し、国際資本市場協会（ICMA）<sup>290</sup>のグリーンボンド原則が定める 4 つの核となる柱、すなわち、調達資金の用途、資産の評価と選定のプロセス、調達資金の管理、レポートニングに適合している。

---

<sup>287</sup> <https://www.ubs.com/be/en/assetmanagement/insights/thematic-viewpoints/sustainable-impact-investing/articles/unlocking-green-shipping.html>

<sup>288</sup> UBS、グリーン・ファンディング・フレームワーク、2022 年 8 月 1 日

[https://www.ubs.com/global/en/investor-relations/investors/bondholder-information/green-bonds/green-bonds-content/\\_jcr\\_content/mainpar/toplevelgrid/col1/linklist/link.0563879764.file/PS9jb250ZW50L2RhbsS9hc3NldHMvY2MvaW52ZXN0b3ItcmVsYXRpb25zL2JvbmlRob2xkZXIvY292ZXJlZC1ib25kL2dyZWVuLWZ1bmRpbmctZnJhbWV3b3JrLnBkZg==/green-funding-framework.pdf](https://www.ubs.com/global/en/investor-relations/investors/bondholder-information/green-bonds/green-bonds-content/_jcr_content/mainpar/toplevelgrid/col1/linklist/link.0563879764.file/PS9jb250ZW50L2RhbsS9hc3NldHMvY2MvaW52ZXN0b3ItcmVsYXRpb25zL2JvbmlRob2xkZXIvY292ZXJlZC1ib25kL2dyZWVuLWZ1bmRpbmctZnJhbWV3b3JrLnBkZg==/green-funding-framework.pdf)

<sup>289</sup> 同上

<sup>290</sup> <https://www.icmagroup.org>

UBS のグリーン・ファンディング・フレームワークの下で、資産の評価と選定は、UBS の行動・倫理規定と、UBS の持続可能性・気候リスク方針フレームワーク<sup>291</sup>において示された原則および基準に依拠してなされる。資産を保有する UBS の事業部門は、データの正確性と、対象適格の資産の特定およびモニタリングについて責任を負い、その手法については、グループのリスク管理部署が監修する。投資適格が継続していることを確認するため、四半期ごとに検証がなされ、フレームワークの更新に当たっては、新たなセカンドパーティーオピニオンを伴い、グループのリスク管理部署とグループの資産・負債委員会（ALCO）による承認を必要とする。

調達資金は、専用の会計の下で運用され、四半期ごとに投資適格資産のトラッキングが実施され、レポートの仕組みを通じて透明性が確保される。これらにより、フレームワークの指針の遵守が確保され、グリーンファイナンスの資金が実際に持続可能性のイニシアチブに充当されるように手配がなされる<sup>292</sup>。UBS はまた、グリーンファイナンスに関する年次報告を行うと約束しており、その報告においては、調達資金の割当先、投資適格の資産、環境へのインパクトの推計に関する詳細な情報が提供され、サステナブルファイナンスの透明性と報告責任に関する同行のコミットメントが一段と強化される<sup>293</sup>。

#### 2.8.4 UBS の海事関連のスタンダード

2022 年の持続可能性報告<sup>294</sup>において、UBS は、気候関連の手法に関する概括を提示しており、自らのファイナンス事業におけるネットゼロのアプローチを強調している。

UBS は世界の大手銀行が作る団体<sup>295</sup>であるネットゼロ・バンキング・アライアンス（NZBA）の設立メンバーである。同団体は、2050 年までに実体経済が温室効果ガス排

---

<sup>291</sup> UBS、グリーン・ファンディング・フレームワーク、2022 年 8 月 1 日

<sup>292</sup> 同上

<sup>293</sup> 同上

<sup>294</sup> [https://secure.ubs.com/minisites/group-functions/investor-relations/sustainability-report/2022/sustainability-report-2022/SR22-digital/SR22-digital/index.html#book\\_6\\_11\\_13](https://secure.ubs.com/minisites/group-functions/investor-relations/sustainability-report/2022/sustainability-report-2022/SR22-digital/SR22-digital/index.html#book_6_11_13)

<sup>295</sup> <https://www.unepfi.org/net-zero-banking/members/>

出量ネットゼロへ移行できるように、野心的な気候行動に資金を提供することを約束している<sup>296</sup>。

UBS は、ネットゼロに向けた自行の取り組みの対象に関する説明において、法人向け融資と不動産モーゲージについて広範な戦略を進めていることを強調している。コミットメントには、融資残高とコミットメントラインの未行使分が含まれ、金融向け炭素会計パートナーシップ（PCAF：Partnership for Carbon Accounting Financials）の基準<sup>297</sup>に沿って測定される。資本市場の重要性を認めつつも、これらの取引は、現在のところ、業界全体の基準が存在しないことから、ネットゼロ分析から除外されている。UBS は、この欠陥に対処すべく、基準の策定者らと積極的な協議を進めている。ネットゼロのアプローチは、NZBA の勧告と PACTA 手法に沿って、気候への感受性が大きい部門を優先しており、大きな気候インパクトと意思決定への影響が大きいバリューチェーンのセグメントに焦点を当てている<sup>298</sup>。

PACTA 手法の対象範囲内に入る部門のバリューチェーンには、海運業、特に「船主および操船事業者」が含まれる<sup>299</sup>。

UBS は、最初の測定として、温室効果ガス排出量をスコープ 1、2、3 について評価している。「測定された排出量は、京都議定書の下で定められ、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の国別インベントリに加えられるべき 7 種類のガス、つまり、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）、メタン（CH<sub>4</sub>）、酸化二窒素（N<sub>2</sub>O）、ハイドロフルオロカーボン（HFCs）、パーフルオロカーボン（PFCs）、六フッ化硫黄（SF<sub>6</sub>）、三フッ化窒素（NF<sub>3</sub>）である。集計を容易にするため、これらのガスは通常、二酸化炭素換算（CO<sub>2</sub>e）に変換の上で表示される」<sup>300</sup>

---

<sup>296</sup> <https://www.unepfi.org/net-zero-banking/>

<sup>297</sup> PCAF（2022 年）、世界の温室効果ガス会計とレポーティングのスタンダード パート A：ファイナンス対象の排出量、第 2 版

<sup>298</sup> [https://secure.ubs.com/minisites/group-functions/investor-relations/sustainability-report/2022/sustainability-report-2022/SR22-digital/SR22-digital/index.html#book\\_6\\_11\\_13](https://secure.ubs.com/minisites/group-functions/investor-relations/sustainability-report/2022/sustainability-report-2022/SR22-digital/SR22-digital/index.html#book_6_11_13)

<sup>299</sup> 同上

<sup>300</sup> 同上

次に、法人顧客の二酸化炭素排出量で UBS に帰するところの資金提供対象の排出量の絶対値が計算される<sup>301</sup>。最後に、物理的排出原単位が測定されるが、これは、企業の排出量をその企業の生産量で割った数値である（例えば、生産されたセメントの単位量当たりのメガワット時またはメートルトンの形で表される）。この数値により、顧客が効率性を高めているかどうかを、時を追って把握できる。物理的排出原単位は、当行の融資ポートフォリオをネットゼロへと移行させるためにどの程度の進歩が得られたのかを効果的に実証するものである<sup>302</sup>。

「顧客からの排出量を推定するために、当行は、顧客の開示情報から得られるデータ、専門の第 3 者組織から得られたデータ、当行内のデータに依拠する」<sup>303</sup>

---

<sup>301</sup> 同上

<sup>302</sup> 同上

<sup>303</sup> 同上

## まとめ

過去数年間で、欧州連合（EU）は、サステナブルファイナンスに関して、極めて広範な法的枠組みを定めてきた。採用された規制は比較的に規範性が高く、ほとんどが加盟国において直接に適用される規則から成っている。そのため、その施行においては、加盟国における自由度はかなり小さい。それでも、ここで調査対象とされた各国は、拘束力のない文書という形で、また、ステークホルダーらの間での意見交換を促進するためのプラットフォームやフォーラムを設置するなどして、自前のイニシアチブを採用している。

英国は EU 加盟国ではなくなったため、自前の規則を定めることがより容易である。しかし、英国は、世界における主要な金融市場のひとつであり、金融は海運と同様にグローバルな事業であるので、サステナブルファイナンスに関する英国と大陸欧州の間の違いはさほど大きくない。EU とその加盟国における法規制の枠組みはより規範的であり、国が主導する度合いが大きいものに対して、英国では、立法府が民間のイニシアチブにより大きな余地を残すという差は窺われる。

海運に固有の点では、EU タクソノミーには、EU と EEA の加盟諸国の法体系に直接に適用される海事関係の基準が含まれていることが挙げられる。タクソノミーの枠組みとは別に、それぞれの国では、官民のイニシアチブが融合した枠組みが採用されている。調査対象とした各国では、海事産業向けに直接に資金を供給するスキームが導入されている。資金提供は通常、入札を通じて付与される。しかし、こうした資金提供のスキームは、業界が必要としている資金調達のごく一部を満たすのみであり、また、資金供給としてははまだ研究開発段階にあるプロジェクトを優先する傾向にある。より成熟度の高いプロジェクトはそれ以外の資金調達の仕組みを必要としている。その例としては、海運専門のグリーンファンド、国の保証を得て民間銀行が行う融資を挙げることができる。ノルウェーは、公的資金によるイニシアチブが、船舶ファイナンス全体においてかなり大きなシェアを握っている国として突出しているように思われる。

それでも、船舶ファイナンスの最大の部分は、民間銀行から確保されている。本報告書において、民間銀行の融資の方針が扱われている所以である。調査対象としたす

すべての銀行は、サステナブルファイナンスの基準を採用しており、一部の目的が資金提供の対象から排除されていたり、資金提供に当たり固有の条件が課されていたりする。また、ほとんどの銀行が、海事プロジェクトを対象にした個別の方針を定めている。ただし、そうした海運対象の方針をどの程度開示しているかは、銀行により異なる。

## 付属書

### 略語リスト（アルファベット順）

AFS : International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships / 船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約

AMF : Autorité des Marchés Financiers / 金融市場監督機関（フランスの金融市場当局）

AZE : Alliance for Zero Extinction / 絶滅ゼロ同盟

Crédit Agricole CIB :Crédit Agricole Corporate & Investment Bank / クレディ・アグリコル・コーポレート・アンド・インベストメント・バンク

CSR :Corporate Social Responsibility / 企業の社会的責任

CSRD :Corporate Sustainability Reporting Directive / 企業サステナビリティ報告指令

DWT :Deadweight Tonnage / 載貨重量トン（積載量を表す単位）

ES/E&S : Environment and Social / 環境・社会

ESG : Environmental, Social and Governance / 環境・社会・ガバナンス

ESR : Environmental and social risk / 環境・社会リスク

ESRS : European Sustainability Reporting Standards / 欧州持続可能性報告基準

ETS : Emission Trading System / 排出量取引制度

EU :European Union / 欧州連合

GHG : Greenhouse Gas / 温室効果ガス

IACS : International Association of Classification Societies membership / 国際船級協会連合

IFC : International Finance Corporation / 国際金融公社

IHM : Inventory of Hazardous Material / 有害物質一覧表

ILO: International Labour Organisation / 国際労働機関

IMO : International Maritime Organisation / 国際海事機関

IPO : Initial public offering / 新規公開株式

ISGOTT : International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals / オイルタンカーとターミナルに関する国際安全指針

ISPS : International Ship and Port Facility Security Code / 船舶および港湾施設の保安に関する国際規則

KPI : Key Performance Indicator / 重要業績評価指標

MARPOL 条約 : International Convention for the Prevention of Pollution from Ships / 海洋汚染防止条約

MoU : Memorandum of understanding / 覚書

PACTA : Paris Agreement Capital Transition Assessment / パリ協定資本移行評価

P&I Club : International Group of Protection and Indemnity Clubs / 荷主責任相互保険組合

RSRS : Responsible Ship Recycling Standards / 責任あるシップリサイクル基準

SME : Small and Medium-Sized Enterprise / 中小企業

SOLAS : International Convention for the Safety of Life at Sea / 海上人命安全



この報告書はボートレースの交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

欧州の脱炭素化をめぐる船舶金融の最新動向調査  
2023年度 JSC 特別調査

2024年（令和6年）3月発行

発行 日本船舶輸出組合  
〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-12  
日本ガス協会ビル 3階  
TEL 03-6206-1663 FAX 03-3597-7800

JAPAN SHIP CENTRE (JETRO)  
Cheapside House, 138 Cheapside,  
London EC2V 6BJ, U. K.

一般財団法人 日本船舶技術研究協会  
〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂  
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

